UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE FACULTÉ DE DROIT D'AIX

LA FONCTION INDUSTRIELLE DU PORT DE MARSEILLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE LE 20 JUIN 1924

PAR

M. EUGÈNE MONTAGNE

MARSEILLE
TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE BARLATIER
17-19, Rue Venture, 17-19
—
1924

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTÉ DE DROIT D'AIX

PERSONNEL

MM.

MOREAU, ✪ I., Doyen, Professeur de Droit Administratif.
JOURDAN, ✻, ✪ I., Professeur de Droit Civil.
VERMOND, ✻, ✪ I., Professeur de Droit Romain.
BONNECARRÈRE, ✪ I., Professeur de Droit Commercial.
RAYNAUD, ✪ I., Professeur d'Economie Politique.
DUMAS, ✪ I., Professeur d'Histoire Générale du Droit Français.
SAUVAIRE-JOURDAN, ✪ I., Professeur d'Economie Politique.
BRY, ✠, ✪ I., Professeur de Droit Romain.
SÉGUR, ✪ A., Professeur de Droit international public.
LABORDE-LACOSTE, Professeur de Droit Criminel.
CRÉMIEU, ✠, ✠, Professeur de Droit Civil.
ROUBIER, Professeur de Droit Civil.

PROFESSEURS HONORAIRES

MM.

RIPERT, ✻, ✪ I., Professeur à la Faculté de Droit de Paris.
AUDINET, ✪ I., Professeur à la Faculté de Droit de Poitiers.
M. TERLIER, ✪ I., Secrétaire.

JURY

M. SAUVAIRE-JOURDAN, *président.*
M. JOURDAN, *assesseur.*
M. RAYNAUD, *assesseur.*

L'Université et la Faculté n'entendent donner aucune approbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE FACULTÉ DE DROIT D'AIX

LA FONCTION INDUSTRIELLE DU PORT DE MARSEILLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE LE 20 JUIN 1924

PAR

M. EUGÈNE MONTAGNE

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

JURY :

MM. SAUVAIRE-JOURDAN, *président*.
JOURDAN, *assesseur*.
RAYNAUD, *assesseur*.

MARSEILLE
TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE BARLATIER
17-19, Rue Venture, 17-19

1924

INTRODUCTION

I. — Parmi les marchandises qui affluent sur les quais de notre port, les unes ne font que passer, comme par exemple les blés à destination de la Suisse. Pour elles, Marseille constitue essentiellement un nœud de communications. C'est dans son port que la jonction entre les transports par voie de mer et les transports par voie de terre se fait dans les conditions de rapidité et de bon marché les plus favorables.

Les autres viennent dans le port, attirées par la facilité des débouchés qu'offre un marché important.

Il en est enfin une troisième catégorie qui entre dans le port pour y être transformée par l'industrie locale. Elle est constituée par des matières premières lourdes et encombrantes qui supporteraient difficilement les frais, toujours onéreux, des transports par terre. Sous forme de produits fabriqués elles pourront reprendre la voie de mer ou être expédiées à l'intérieur, pour être consommées.

Fonction régionale, fonction commerciale, fonction industrielle, telles sont les trois fonctions que l'on distingue actuellement d'une façon générale d'après M. Paul de Rousiers et qui attirent, dans les grands ports de l'époque contemporaine, les trois catégories de marchandises que nous venons de définir sommairement.

Notre but est l'étude de la fonction industrielle du port de Marseille. Les principales raisons qui ont motivé le choix du sujet sont les suivantes :

Marseille est certainement, parmi les grands ports français, celui où la fonction industrielle est apparue la première. « Le mérite des Marseillais a été de se retourner « de suite, de faire de l'Industrie à l'heure où l'importance

« commerciale de leur port était atteinte. C'est, en effet, à « leur esprit d'initiative que Marseille est redevable de la « primauté qu'elle a conservée dans la Méditerranée. C'est « grâce au développement de l'industrie locale que le ton- « nage des marchandises embarquées et débarquées s'est « accru en dépit des conditions nouvelles qui causaient un « grave dommage à son négoce (1). »

La fonction industrielle s'est développée très tôt à Marseille. Elle y a pris rapidement une très grande extension. En peu d'années, elle a enlevé la première place à la fonction commerciale qui avait, jusqu'au XIX^e^ siècle, assuré à elle seule la prospérité du port. Cette évolution si intéressante à suivre ne paraît devoir présenter une pareille netteté pour aucun autre port français.

Enfin l'importance actuelle, quoique primordiale, de la fonction industrielle est bien réduite en comparaison du brillant avenir qui lui est réservé lorsque l'étang de Berre aménagé, permettra aux matières premières de bénéficier d'un accès facile et peu coûteux aux usines installées aux bords mêmes de l'étang.

Dans le plan que nous nous sommes tracé, nous avons consacré quelques pages à un examen rapide du rôle de la fonction régionale et de la fonction commerciale. Nous avons estimé qu'en raison de la solidarité très étroite qui les unit à la fonction industrielle, nous ne pouvions les passer entièrement sous silence sans courir le risque de n'avoir qu'une vue inexacte de la fonction industrielle elle-même.

La coexistence de ces trois fonctions est une des conditions essentielles du développement des ports modernes. L'industrie des transports maritimes prospère si elle dispose de marchandises diverses en quantités suffisantes pour une large utilisation de ses navires. Elle réalise des bénéfices à condition que les cales de ses bateaux soient

(1) Paul de Rousiers, *Les Grands Ports de France, Leur rôle économique*, page 240. Paris, Armand Colin, 1909.

remplies et transportent le maximum en poids de marchandises. L'armateur obtiendra ce résultat quand les trois fonctions seront simultanément en activité, car la fonction industrielle et la fonction régionale fournissent en général, un fret lourd, tandis que la fonction commerciale procure un trafic de marchandises légères. Les « fonds de chargement » assurés par les deux premières permettront l'utilisation de la portée en lourd des navires et la troisième, celle de leur capacité.

Ce résultat éminemment favorable à l'armement, sera d'autant plus facilement atteint que : « A notre époque de « puissants navires, le fret tend à se grouper dans les « grands carrefours maritimes qui lui assurent des départs « fréquents et réguliers pour des destinations diverses. « Et le navire se dirige volontiers vers un port où ses chan- « ces de chargement augmentent en raison des marchan- « dises qui y affluent. Toutes choses égales d'ailleurs, un « port exerce sur le fret et sur le navire une attraction « proportionnelle au tonnage des marchandises qu'il reçoit « et qu'il expédie (1). »

Ce fait économique se réfère à la « Loi de concentration du fret ».

Pour quelles raisons telle catégorie de marchandises est-elle importée par Marseille et telle autre est-elle exportée par son intermédiaire ? Voilà une question qu'il est utile de se poser aussi bien au point de vue théorique qu'au point de vue pratique. Quand on aura pu discerner les causes du trafic du port par l'étude de ses divers éléments, il sera possible, sinon facile, d'agir sur ces causes pour essayer d'accroître l'importance de ce trafic.

Notre étude est divisée en quatre chapitres. Dans le premier nous avons donné une vue d'ensemble de la fonction commerciale et de la fonction régionale. Le deuxième est réservé à des considérations générales sur la fonction industrielle du port de Marseille ; le troisième est relatif

(1) Paul de Rousiers, *op. cit.*, page 247.

aux principales industries marseillaises, c'est-à-dire à celles qui ont la plus grande répercussion sur le volume des exportations et des importations du port ; enfin le quatrième et dernier chapitre est consacré à l'avenir de la fonction industrielle.

Nous sommes heureux de rendre hommage aux différents concours que nous avons rencontrés dans l'accomplissement de notre tâche. Les opinions sur lesquelles nous nous sommes appuyé sont celles des personnalités actuellement les plus compétentes et les plus autorisées. MM. Paul de Rousiers, Fouque, Jean-Baptiste Rocca, Michel Storione, Hubert Giraud, Adrien Artaud, Henri Brenier, Paul Masson, Emile Camau, etc... sont suffisamment connus dans le monde économique, industriel et commercial sans qu'il soit besoin de dire en quelle estime sont tenues leurs idées sur le rôle des ports à notre époque. Quelques-uns d'entr'eux ont bien voulu nous honorer de longues et intéressantes conversations particulières qui ont été pour nous une source de renseignements précieux.

A la Chambre de Commerce, nous avons rencontré, dans tous les services, et notamment auprès de MM. Fournier, archiviste-bibliothécaire et Michel, bibliothécaire adjoint, un empressement à mettre à notre disposition les ouvrages et documents nécessaires, qui nous a beaucoup aidé dans nos recherches. Nous leur exprimons ici nos plus sincères remerciements.

⁂

II. Sources. — Les documents statistiques dont nous nous sommes servi sont les suivants :

Statistique du Département des Bouches-du-Rhône, par le Comte de Villeneuve, publié d'après le vœu du Conseil général ; 4 vol. in-4°, de 1821 à 1829.

Tableau général du Commerce et de la Navigation, publication faite tous les ans, depuis 1831, par la Direction

générale des Douanes. A partir de 1896, le Tableau général a été divisé en deux volumes, le premier comprenant exclusivement le Commerce de la France avec ses colonies et les pays étrangers, le second s'appliquant à la navigation internationale, au cabotage français et à l'effectif de la Marine marchande.

Comptes rendus de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille, publiés annuellement par la Chambre de Commerce depuis 1861. Le dernier, paru en 1922, concerne les années 1919 et 1920.

Les Bouches-du-Rhône, Encyclopédie départementale, en voie de publication, sous la direction de M. Paul Masson, correspondant de l'Institut, professeur à la Faculté d'Aix-Marseille. Le volume utilisé est le n° 9, *Le Commerce,* paru en 1922. Malheureusement, un volume portant sur *l'Industrie* et qui aurait été très utile, n'est encore qu'en préparation.

Les Etats de Douane du Port, établis par le Bureau des Douanes de Marseille. Ils comprennent des états mensuels et des états annuels. Ils sont manuscrits et on les trouve à la bibliothèque de la Chambre de Commerce ou au bureau de la Statistique de la Chambre de Commerce pour les années les plus récentes (1923 par exemple). Ces états sont la copie des originaux conservés au Bureau des Douanes de Marseille, quai de la Joliette.

Le Tableau général du Commerce et de la Navigation est publié très tardivement. Ainsi celui de 1921, le dernier paru, a été reçu à la Bibliothèque de la Chambre de Commerce, le 29 août 1923. Il est vrai qu'il existe une publication mensuelle, paraissant beaucoup plus régulièrement et qui a pour titre : *Documents statistiques publiés mensuellement par l'Administration des Douanes, sur le Commerce de la France.* Les chiffres provisoires des documents mensuels deviennent définitifs quand paraît le Tableau général de l'année.

Ces documents mensuels et le Tableau général lui-même sont insuffisants pour étudier en détails le trafic du Port.

Il est nécessaire d'avoir recours aux Etats de Douane dont le dépouillement exige un temps considérable et qui ne contiennent pas tous des renseignements utiles.

Ainsi, les entrées de blés durs et de blés tendres ne sont pas détaillées. Cette distinction est pourtant intéressante puisque les premiers n'étant pas produits en France doivent être nécessairement importés et qu'ils vont à la semoulerie marseillaise.

De plus, il ne faut pas oublier qu'ils ne mentionnent pas toutes les importations. Ainsi, par exemple, nous avions besoin pour 1923, des chiffres relatifs aux importations de blés russes que nous savions avoir été reprises au mois de septembre. Aux états mensuels, elles sont englobées dans la rubrique générale : « Blés en provenance d'autres pays ». L'état annuel de la Douane relatif aux importations, parvenu au bureau de la Statistique de la Chambre de Commerce, le 3 avril 1924, est plus explicite. Il donne le chiffre de 8.322 tonnes.

MM. F. et M. Palm, courtiers, indiquent que de septembre à décembre 1923, il est arrivé à Marseille, 28.758 tonnes de blés russes (1).

La différence provient du transit direct ou international. Les marchandises ne faisant que traverser le territoire français, et expédiées de l'étranger à l'étranger, sont seulement relevées par le bureau de sortie de France qui les fait figurer à la fois aux importations et aux exportations. Les blés russes à destination de la Suisse, par exemple, débarqués à Marseille ne sont relevés que par le bureau de Bellegarde. Si le Tableau général du Commerce et de la Navigation pour l'année 1923 était déjà publié, on retrouverait certainement les 20.436 tonnes aux opérations de

(1) Voir *infra*, « Minoterie ».
De même la Douane donne, pour les importations de blé en 1923, le total de 5.041.293 quintaux, et MM. F. et M. Palm 6.223.680 quintaux. La différence doit être également mise à l'actif du transit direct international.

ce bureau, car le transit international des blés débarqués dans notre port se fait entièrement vers la Suisse.

Nous avons également cité des chiffres fournis par J. Julliany (1) dans son ouvrage « Essai sur le Commerce de Marseille », dont M. Masson a écrit que parmi les ouvrages récompensés par le prix Beaujour, il était incontestablement le meillleur de tous (2). A ceux qui trouveront que Julliany est une référence insuffisante, nous répondrons par ces quelques lignes de la préface de l'édition de 1842. « Tous « les chiffres qui ont trait aux importations du port de « Marseille de 1826 à 1830, et plusieurs documents m'ont « été communiqués par mon laborieux confrère de la « Société de Statistique, M. Saint-Ferréol, employé supé- « rieur de la Douane de Marseille. C'est un travail « considérable dont j'ai pu mesurer l'étendue lorsque j'ai « cherché les mêmes chiffres avec encore plus de détail « pour les années suivantes, de 1831 à 1840 ; mon temps « n'y aurait pas suffi, j'ai du m'adjoindre des collabora- « teurs... »

(1) Julliany Jules (Marseille, 22 novembre 1802-4 juillet 1862). Après avoir été un des meilleurs élèves du Lycée de sa ville natale, Julliany, malgré son goût pour les lettres, succéda à son père dans la direction de sa maison de commerce. Dès 1825 il lança avec succès sa première lettre sur Marseille, bientôt suivie de deux autres ; les questions économiques concernant le grand port y étaient traitées de main de maître, à tel point que les raffineurs de soufre et les négociants en vins choisirent ce jeune homme de vingt-six ans pour aller porter leurs doléances à la Commission d'enquête gouvernementale. L'année précédente, il avait été au nombre des fondateurs de la Société de Statistique, dont il resta membre actif jusqu'en 1836. Il fut élu à l'Académie de Marseille le 29 juillet 1830, mais se retira comme vétéran dès 1837 et fut remplacé par B. Valz.

Sous le régime de juillet, il fit partie du Conseil municipal jusqu'en 1837 ; adjoint dès le début, il avait la seconde écharpe en 1835 ; son rôle pendant le choléra lui valut la croix d'honneur. Enfin, il siégea avec distinction à la Chambre de Commerce du chef-lieu pendant plusieurs années.

En 1834 il avait obtenu le premier prix, d'une valeur de 5.000 francs, au concours Félix de Beaujour pour rémunérer le meilleur ouvrage sur la vie économique de Marseille. Dans les dernières années de sa vie, il était allé se fixer à Paris, où le Gouvernement l'avait nommé membre du Conseil général de la Seine. (Extrait de l'*Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome XI, « Biographies », page 278).

(2) *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome IX, *op. cit.* Introduction, page X.

Ne disposant pas des mêmes facilités, nous avons souvent mis à profit des chiffres déjà publiés. Les noms de Julliany, de Masson et l'autorité de la Chambre de Commerce nous ont paru leur donner un caractère suffisant d'authenticité, quoique nous n'ignorions pas les critiques qui ont été quelquefois adressées aux statistiques figurant dans le compte rendu de la situation commerciale et industrielle (1).

Nous avons surtout fait état des chiffres de 1913. C'est la dernière année normale d'avant-guerre, dont les résultats sont susceptibles d'être interprétés utilement. Les années de guerre et même d'après-guerre ont été influencées par des causes momentanément défavorables et il faut attendre quelque temps encore pour retrouver un équilibre comparable à celui d'avant 1914.

Pour nos recherches sur les principales industries marseillaises, nous avons mis au second plan, les documents de bibliothèque. Nous avons multiplié nos enquêtes (voilà surtout nos sources) auprès des industriels et dans leurs syndicats. Nous avons rencontré partout l'accueil le plus aimable. Les secrétaires et souvent même les présidents des organisations intéressées se sont mis à notre entière disposition. Nous leur en sommes reconnaissants.

Nous sera-t-il permis d'exprimer un regret ?

Au cours de nos enquêtes, nous avons acquis la conviction que les monographies des diverses industries marseillaises pourraient être assez facilement écrites. Les industriels qui connaissent bien leur spécialité ont également la culture générale nécessaire pour les travaux de cette nature. Ils ont de plus, dans leurs syndicats, des secrétaires généraux qui leur seraient d'un concours précieux.

Pourtant, on peut dire que de ce côté, il n'y a encore rien de fait. Nous savons que cette situation préoccupe certains esprits avertis. Le Bulletin Economique et Financier du

(1) *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome IX, *op. cit.* Notes des pages 259 et 320.

Sémaphore a annoncé la publication de monographies, il y a deux ans déjà, sans qu'il y ait eu toutefois un commencement de réalisation. M. H. Brenier, l'érudit directeur des services de la Chambre de Commerce, travaille à un atlas statistique de la XI[e] Région, qui contiendra de nombreuses cartes et graphiques relatifs aux industries. M. Masson, professeur d'histoire et de géographie économiques, s'occupe également de la question et un volume de l'Encyclopédie des Bouches-du-Rhône portant sur les industries est à l'impression.

Nous espérons, par conséquent, que bientôt cette lacune sera comblée et que la tâche de ceux qui s'intéressent aux questions économiques touchant le port de Marseille sera facilitée à l'avenir.

CHAPITRE PREMIER

Vue d'ensemble sur la fonction commerciale et la fonction régionale du Port de Marseille.

Comme le titre de cet ouvrage l'indique, nous ne nous proposons pas d'étudier le rôle économique de Marseille en général. Toutefois, avant d'aborder l'examen de la fonction industrielle du port, nous croyons utile de donner une vue d'ensemble de la fonction commerciale et de la fonction régionale. Cette introduction, que nous avons rendue aussi brève que possible, nous montrera comment Marseille dont, à l'origine, l'unique fonction était la fonction commerciale est devenue à notre époque, le type complet d'un grand port moderne où les trois fonctions se développent simultanément et solidairement.

SECTION PREMIERE. — La fonction commerciale du Port de Marseille

Marseille est notre plus ancien et plus important établissement maritime. Que l'on considère le mouvement des navires, le tonnage des marchandises embarquées et débarquées ou leur valeur, il vient en tête des ports français. On peut dire qu'il en a presque toujours été ainsi.

Pourquoi la fortune de Marseille s'est-elle maintenue d'une façon si permanente, en dépit de toutes les vicissitudes traversées par la vieille cité ? Parce que : « Marseille se caractérise principalement depuis ses

« origines jusque vers le milieu du siècle dernier par sa « fonction d'entrepôt et de lieu de distribution de mar- « chandises de mer... La fonction commerciale est la « fonction historique de Marseille (1). »

Le port de Marseille fut créé dans un lieu (2) qui le prédestinait à jouer un grand rôle commercial. La position géographique (3) favorable dont il jouit lui donne ce

(1) Paul de Rousiers : *Les Grands Ports modernes, leur rôle économique, op. cit.*, page 214.

(2) Quand les fondateurs de Marseille abordèrent, au fond de la crique formée par l'embouchure de l'Huveaune, ils furent frappés par tous les avantages que leur offrait ce rivage au point de vue de la situation locale. Spacieux et profond, à l'abri des vents, il constituait un mouillage particulièrement sûr pour leurs vaisseaux. Nettement orienté vers la mer et isolé de l'arrière-pays par de hautes collines qui l'encerclaient presque entièrement, il répondait surtout à la condition essentielle qu'on recherchait à cette époque, à savoir : un accès difficile du côté de la terre. Le commerce maritime portait alors uniquement sur des marchandises riches et dans un temps où le pillage était communément pratiqué, ces marchandises devaient être dissimulées à la convoitise des indigènes.

A l'extrémité de la courbe rocheuse dessinée par le littoral français de la Méditerranée et à 40 kilomètres du delta marécageux du Rhône qui ne pouvait convenir à la création d'un établissement maritime, Marseille constituait l'idéal repaire d'où devaient partir à la conquête du commerce maritime de toute la Méditerranée, ces Massaliotes qui furent aussi avisés commerçants que hardis navigateurs.

A une époque où les relations commerciales relatives aux marchandises de mer ne pouvaient s'établir que d'un port à un autre port, par suite de la précarité et parfois de l'absence totale de moyens de communications terrestres, un pays présentant un long développement de côtes, avec un grand nombre de petits ports, jouissait d'une situation privilégiée pour le développement de ses transactions. Aussi Marseille ne tarda pas à fonder des colonies : Agde, Nice, Monaco, Antibes, qui lui facilitèrent la distribution des marchandises et lui permirent d'étendre considérablement sa puissance commerciale.

(3) D'ailleurs, sans viser en aucune façon à une hégémonie qui n'est pas dans notre caractère français (et dont on vient trop de voir les funestes conséquences), sans vouloir enlever quoi que ce soit de leurs prétentions légitimes à Barcelone, à Gênes, à Trieste, à Constantinople, à Odessa, à Salonique, à Alexandrie (et, plus tard, à Alexandrette), les avantages géographiques naturels de notre place (qui expliquent sa très ancienne histoire) sont là, dont il s'agit seulement de profiter. Si l'on trace sur la carte une ellipse inclinée du Nord-Est au Sud-Ouest, et dont les bords extrêmes, dans sa plus grande largeur, passeraient par Batoum et Dakar, on voit que Marseille se trouve à peu près exactement au centre, entre les deux foyers ; et cette ellipse, en y comprenant seulement la moitié de la population de la France et de l'Espagne (mais tous les pays méditerranéens) contient, au bas

rare privilège de réunir les meilleures des conditions économiques qui sont nécessaires à l'existence d'un commerce extérieur étendu.

Au premier rang de ces conditions, il convient de placer celle qui résulte pour un port de sa situation sur une grande route de trafic international activement fréquentée par les navires.

Marseille est un véritable carrefour de voies de communications internationales. Porte naturelle de l'Orient, elle est ensuite devenue celle de l'Extrême-Orient, depuis le percement de l'isthme de Suez. Elle constitue le point d'embarquement tout désigné pour les voyageurs et les marchandises à destination de ces pays et en provenance des diverses régions de la France et de toutes celles baignées par la mer du Nord. Elle est également le point de débarquement naturel des voyageurs et des marchandises venant d'Orient et d'Extrême-Orient.

mot, 150 millions d'habitants ; c'est ce qu'on pourrait appeler la *ceinture méditerranéenne* (en y comprenant la Mer Noire et les bords atlantiques de l'Afrique du Nord jusqu'au 10e parallèle), dont Marseille est le joyau.

Marseille est en outre à l'extrémité maritime du sillon du Rhône (et de la Saône), c'est-à-dire la voie naturelle la plus facile de pénétration vers la vallée du Rhin et l'Europe centrale (seuil de Belfort) pour les marchandises en provenance ou à destination de l'Amérique du Sud, de l'Afrique et de l'Asie. Les grands travaux qui s'imposent pour nos canaux, — pour leur élargissement, pour leur rectification, pour leur creusement, — et notamment la question — (toujours si intéressante pour nos régions — à tous les points de vue) — de l'aménagement de la navigabilité du Rhône, doivent permettre d'accroître encore ces avantages spontanés. M. Victor Bérard, le publiciste dont la puissance d'imagination (mais l'imagination est impératrice du monde) n'a d'égale que l'érudition prodigieuse, a signalé, depuis longtemps, la place privilégiée qui échoit à Marseille sur la boucle mondiale Panama-Suez, occupant pour l'Europe le point vital que la Nouvelle-Orléans occupe pour l'Amérique (et je demande à ajouter : Hong-Kong pour l'Asie ; et, à un degré inférieur, notre Saïgon pour l'Indonésie (Indochine et Archipel malais).

(Extrait du volume : *Le Commerce et l'Industrie de Marseille pendant les deux premières années de la guerre*, par H. Brenier, page 111. Barlatier, Marseille, 1916).

Les marchandises ne suivent que partiellement le mouvement des voyageurs, parce que pour elles la question la plus importante est celle du prix de transport. Or, les transports par terre sont toujours d'un prix plus élevé et ceux par voie d'eau intérieure sont aussi lents, malgré un parcours moins long, que les transports par mer.

Les voyageurs plus pressés, venant d'Angleterre, de Belgique ou de Hollande, s'embarquent en nombre considérable à Marseille, à destination des pays au delà de Suez. Ceci est doublement intéressant :

En dehors du bénéfice tiré par l'armement du fret avantageux que constitue le transport des voyageurs, des relations d'affaires peuvent s'établir plus facilement entre les négociants marseillais et ces voyageurs. Beaucoup d'entr'eux sont des hommes de négoce s'occupant de commerce international. Il est incontestable que les relations personnelles entre commerçants du port et commerçants des pays de provenance ou de destination aident d'une façon très efficace au développement des transactions.

« Historiquement, Marseille a été pendant de longs « siècles le trait d'union entre la France et le Levant... « Elle était le lieu de distribution des marchandises du « Levant à destination de l'Europe Occidentale et des « marchandises de l'Europe Occidentale à destination « du Levant (1). »

Dès l'origine, Marseille s'imposa comme entrepôt et lieu de distribution de marchandises qu'elle n'avait

(1) Paul de Rousiers, *op. cit.*, pages 216 et 219.

importées que pour les réexporter après avoir procédé à leur triage, leur mélange ou leur réemballage (1).

Pour jouer son rôle de lieu de distribution de marchandises de mer, Marseille emplissait ses entrepôts des produits du Levant avec lequel elle fut dès le début en relations étroites. La France et les rives de la Méditerranée Occidentale présentaient un climat et un état économique très différents de ceux de l'Orient. Les échanges en furent facilités et se multiplièrent très vite.

Ce double caractère qu'elle conserva jusqu'au début du XIX[e] siècle lui assura le rôle éminent qu'elle a joué avec une continuité remarquable (2).

(1) Effectuer toutes ces opérations diverses destinées à rendre un produit « marchand » sur une place, c'est proprement l'exercice de la fonction commerciale du port dans lequel elles sont pratiquées.

(2) En ce qui concerne l'histoire du port de Marseille du point de vue économique, il n'existe que des œuvres fragmentaires. La plus importante est certainement le tome IX de l'*Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, intitulé « le Commerce » Ce. travail ne remonte pas au delà de 1789 mais ,c'est un ouvrage de premier plan dans lequel on n'a utilisé que des matériaux puisés aux véritables sources. La marine marseillaise, les progrès du commerce et de la navigation, l'évolution du commerce de Marseille y sont étudiés de 1789 à 1914.

Son auteur est M. Masson, professeur d'histoire et de géographie économiques à l'Université d'Aix-Marseille. M. Masson a également publié des ouvrages importants sur le commerce français dans le Levant aux XVII[e] et XVIII[e] siècles et sur les établissements français dans l'Afrique barbaresque à la même époque. V. du même auteur, *Marseille depuis 1789*, Paris, Hachette, 1921. Seul, le tome I, intitulé « Révolution et Empire », a paru.

V. aussi *Histoire économique. Le XVI[e], le XVII[e] et le XVIII[e] siècles*, par V.-L. Bourrilly, professeur à la Faculté des Lettres de l'Université d'Aix-Marseille, paru dans le tome III de l'*Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, pages 163 à 273, Marseille, Barlatier, 1921.

On pourrait également consulter l'ouvrage de Julliany : *Essai sur le Commerce de Marseille*, tome I, dont le livre I[er] contient 218 pages consacrées à un aperçu historique sur lequel, toutefois, il y aurait certainement beaucoup à redire.

Nous croyons qu'une étude générale montrerait la permanece du rôle commercial qui a présidé à la fondation de Marseille. Nous le verrions se continuer à travers les siècles, avec des alternatives de prospérité et de décadence, en étroite corrélation avec la situation politique de Marseille d'abord alliée de Rome, puis république indépendante et enfin premier port français après son rattachement à la France avec la Provence en 1481. Les points plus particulièrement

⁂

A la fin du XVIII[e] siècle, la valeur moyenne des importations et des exportations est la suivante :

Valeur moyenne des importations et des exportations opérées à Marseille pendant les dix années de 1783 à 1792 (1)

Désignation des contrées où ont été expédiées et d'où sont arrivées les marchandises	Exportation	Importation	Total
	Livres	Livres	Livres
Commerce du Levant et de Barbarie.....	25 680.000	37.680.000	63.360.000
Commerce d'Italie.....	7.360.000	11.320.000	18.680.000
» d'Espagne.....	6.290.000	3.530.000	9.820.000
Nord de l'Europe	1.350.000	1.150.000	2.500.000
Commerce de l'Amérique Saint-Dominique.....	8.835.000	11.853.000	20.688.000
Commerce de la Martinique.....	7.296.000	8.317.000	15.613.000
» de Cayenne.....	269.000	430.000	699.000
Commerce des Indes (les retours se faisaient à Lorient).....	3 000.000	»	3.000.000
Vente des chargements de morue.	»	4.000.000	4.000.000
Total du Commerce de Marseille.	60.080.000	72.280.000	138.360.000

intéressants seraient la période des croisades apportant un développement considérable du trafic avec l'Orient, ainsi que l'époque des débuts de la Chambre de Commerce (XVI[e] siècle), assurant désormais à Marseille un rôle prépondérant dans le commerce avec le Levant grâce aux consuls qu'elle nomme, dont elle paye les traitements et aux privilèges qui lui sont concédés en échange (C. Bergasse, *Notice historique sur la Chambre de Commerce de Marseille 1599-1912*, Barlatier, 1913, et Louis Blancard, *Documents inédits sur le commerce de Marseille au Moyen Age*, Barlatier, 1884-1885, 2 vol.).

(1) Jules Julliany, *Essai sur le Commerce de Marseille*, tome I, page 107, Marseille, chez Jules Barile, 1842.

Comme on le remarque, le commerce total avec le Levant et la Barbarie s'élève à 63.360.000 livres tandis que celui avec l'Amérique qui vient immédiatement après n'est que de 20.688.000 livres, soit une différence de 34.582.000 livres en faveur du premier. Cet exemple vient à l'appui de l'affirmation de M. de Rousiers écrivant que Marseille a été de tout temps le trait d'union entre la France et le Levant.

Au commencement du XIX^e^ siècle, les statistiques montrent toujours la prépondérance des transactions de Marseille avec les pays méditerranéens.

Il est curieux de constater également que le tonnage des bateaux qui servent à ses transactions maritimes n'a presque pas varié. En effet, les premiers vaisseaux massaliotes de fort tonnage avaient 45 à 50 mètres de longueur et jaugeaient de 400 à 500 tonnes. En 1789, sur 945 (1) navires, Marseille ne compte que 35 navires d'une portée de 500 à 800 tonneaux, destinés aux relations avec la Chine et l'Inde. Tout le reste ne dépasse pas le tonnage des navires massaliotes. En 1837 (2), au moment où un certain trafic commence à être effectué au moyen de la navigation à vapeur, Marseille ne possède que deux navires de 500 à 600 tonneaux, les autres sont d'un tonnage inférieur.

Les vaisseaux n'ont pas beaucoup changé et le port est resté presque identique à ce qu'il était dans l'antiquité grecque ; sa surface d'eau utilisable a même plutôt diminué qu'augmenté.

(1) J. Julliany, *op. cit.*, tome I, pages 168, 170, d'après les archives du ministère des Affaires étrangères. Les chiffres de la *Statistique des Bouches-du-Rhône* ne donnent que 628 navires, dont 12 seulement au-dessus de 500 tonneaux.

(2) J. Julliany, *op. cit.*, tome I, page 171.

On dit que les ports sont les gares des voies maritimes et nous le constatons en effet. On n'a pas agrandi le Vieux-Port parce que les bateaux qui le fréquentent ont conservé le même tonnage ou presque, depuis l'antiquité et les bateaux sont restés les mêmes parce que depuis l'origine, ils assurent le même transport, celui de marchandises de grande valeur sous un poids relativement faible. Inutile d'augmenter un tonnage dont on n'a que faire. La fonction commerciale peut s'exercer avec des navires de faible tonnage, lents à se mouvoir, dont les arrivées sont rendues irrégulières par le caprice des vents et qui fréquentent des ports presque sans outillage, où les manutentions exigent de longues journées de travail. Seule, la marchandise riche, pivot de la fonction commerciale, peut supporter toutes ces conditions défavorables et le fret élevé qu'elles entraînent.

La deuxième moitié du XIX^e^ siècle a vu un accroissement formidable des transactions maritimes du monde entier. Tous les ports français ont profité dans une plus ou moins grande mesure de cet accroissement; Marseille en particulier.

Deux chiffres suffiront à mesurer l'importance véritablement étonnante du chemin parcouru.

En 1832, le Commerce général de Marseille s'élevait, importations et exportations réunies à 368.000 tonnes, pour une valeur de 294.000.000 de francs (1).

En 1913, dernière année normale d'avant-guerre, les chiffres correspondants sont :

8.167.878 tonnes valant 4.151.716.000 francs (2).

(1) 294.843.483 fr., dont 166.797.348 fr. à l'importation et 128.046.136 francs à l'exportation, d'après Julliany, *op. cit.*, tome I, page 155.

(2) *Tableau général du Commerce et de la Navigation*, année 1913, tome I, pages 124 et 125.

Ainsi entre le moment où la navigation à vapeur vient de faire son apparition et l'année 1913, année d'activité maximum, le tonnage a été multiplié par 22 et la valeur des marchandises par 14.

Nous reviendrons sur ces chiffres avec plus de détails quand nous nous occuperons de la fonction industrielle du port.

Mais en même temps que le mouvement de la navigation dans le port de Marseille, prenait des proportions colossales l'application de la vapeur aux transports maritimes venait modifier profondément son rôle séculaire.

La fonction commerciale tout en profitant elle-même des découvertes scientifiques cessait d'être la principale et presque unique fonction du port de Marseille pour céder le pas dans l'importance du trafic procuré au port, à la fonction industrielle.

Les principales raisons de ce phénomène économique sont les suivantes :

La première moitié du XIX^e^ siècle est marquée par une diminution du commerce de Marseille avec le Levant. Certaines places du littoral méditerranéen, du Levant en particulier, ont accru l'importance de leurs transactions. Des maisons de commerce capables de se passer du concours traditionnel des négociants marseillais se sont créées. Elles offrent une surface suffisante pour traiter directement avec les pays de production. Désormais des relations directes s'établissent entre producteurs et consommateurs et c'est autant de perdu pour les intermédiaires marseillais. En 1830, le commerce avec le Levant compte à peine pour 21 % dans la valeur des

échanges alors qu'en 1789, à la veille de la Révolution, il s'élève à 40 % (1).

En deuxième lieu, l'augmentation de la consommation a comme résultat la création de nouveaux marchés de distribution. Toutes les fois qu'un port trouve dans l'arrière pays qu'il dessert la possibilité d'écouler une quantité importante de marchandises, il se crée, dans ce port, un marché de distribution alimenté directement par le pays producteur. Cela s'est produit au détriment de Marseille, en ce qui concerne de nombreuses marchandises, les cafés par exemple, et des ports rivaux comme Gênes, pour ne citer que le plus important, ne sont plus tributaires de Marseille pour cette marchandise.

Enfin, la concurrence des pavillons étrangers et la baisse des frets ont eu comme conséquence de détourner de Marseille certains courants commerciaux. Les prix élevés, toujours atteints par les transports terrestres, obligent les importateurs à éviter autant que possible d'y recourir. Le prix relativement bas des frets leur permet de diriger leurs marchandises sur des ports placés plus près des consommateurs. C'est ainsi que les vins d'Algérie à destination de Paris sont débarqués à Rouen, en grande partie (2).

Il convient d'ajouter qu'une condition primordiale

(1) *Encyclopédie départementale des Bouches-du-Rhône,* tome IX, page 178. D'après les chiffres de Julliany, *op. cit,* tome II, page 498.

(2) Il ne faudrait cependant pas conclure de ce qui précède, comme certains l'ont écrit, que le rôle commercial de Marseille soit en décadence. Nous constaterons, dans un instant, en étudiant les marchés de la place de Marseille, qu'au contraire son rôle commercial actuel est loin d'être négligeable et que, dans l'avenir, il est susceptible de se développer plus encore. Il est seulement exact de dire que dans l'activité du port de Marseille la fonction commerciale n'est plus au premier rang parce qu'elle a été remplacée par la fonction industrielle.

pour le développement du commerce d'exportation fait défaut à Marseille : c'est un régime douanier favorable. A ce point de vue Marseille, comme tous les ports français, se trouve, en raison du triomphe des idées protectionnistes, dans une situation inférieure à celle des principaux ports étrangers. La Chambre de Commerce de Marseille (1) est d'avis que « l'établissement des « zones franches, dans les ports maritimes » constitue le meilleur moyen de lutte contre la concurrence des ports étrangers.

La zone franche, comme elle l'entend, est « un point « où les marchandises de toute provenance peuvent être « reçues en exemption de droits de douane, pour être « réexportées ensuite ». C'est une amélioration sensible du régime de l'entrepôt (2) qui exige l'autorisation de l'agent supérieur des douanes pour tout déballage, transvasement, division ou réunion de colis et la présence du service à toutes ces opérations (3). La zone franche doit réaliser la suppression de toutes les formalités et donner au commerce, pour ses différentes

(1) *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille pendant l'année 1913*, page XI.

(2) *Notice sur le régime des entrepôts*, page 7, Chambre de Commerce, Marseille, 1911.

(3) Les marchandises étrangères appelées à être en définitive consommées par l'étranger, ne peuvent séjourner en France qu'à l'entrepôt de douane dans les locaux dont cette administration a une des clefs, si l'entrepôt est réel ou chez l'entrepositaire assujetti à divers contrôles si l'entrepôt est fictif. La caractéristique du régime des entrepôts aussi bien réel que fictif est le crédit des droits fait par l'Etat, crédit dont la marchandise reste le gage, ce qui exige une surveillance constante, des formalités continues et compliquées, le respect du conditionnement de la marchandise et, en définitive, la réexportation de cette marchandise sans qu'on ait pu la toucher, la manipuler, l'améliorer ». *Revue des Deux Mondes* du 1er octobre 1915. Article de M. Artaud, à cette époque président de la Chambre de Commerce de Marseille. Cf. *Les zones franches et l'exportation française*. Documents et arguments réunis par la Chambre de Commerce de Marseille, Paris, 1916.

opérations préalables à l'exportation, la liberté que ne peut lui procurer le régime de l'entrepôt.

« Si l'on veut vendre au dehors des produits étrangers « à bon marché, il ne faut pas les surenchérir par le « paiement de droits qui ne doivent pas les atteindre, « puisque leur consommation doit avoir lieu à l'étran- « ger. Ces produits étrangers ne sauraient être rempla- « cés dans le commerce international par des produits « français, car, s'ils ne sont pas offerts par nous, ils le « seront par nos concurrents anglais, hollandais, danois, « italiens, grecs, etc... et les débouchés extérieurs les « consommeront quand même. Toute la question est de « savoir si nous prendrons notre part de ces affaires ou « si les autres les feront seuls. »

On ne saurait mieux justifier la nécessité impérieuse et urgente pour le gouvernement de réaliser les zones franches : « ces soupapes de sûreté » du régime protectionniste.

Quoi qu'il en soit, Marseille participe, dans une large mesure, au commerce international.

*
**

Si l'on compare les chiffres du commerce général et ceux du commerce spécial pour l'année 1913, importations et exportations réunies (1), on constate les différences suivantes .

(1) D'après la définition officielle de l'Administration des Douanes, le commerce général comprend :

A l'importation, la totalité des marchandises étrangères arrivées de l'étranger et des colonies, par terre ou par mer et déclarées à l'arrivée, tant pour la consommation que pour le transit, l'entrepôt, le transbordement, la réexportation ou l'admission temporaire.

A l'exportation, la totalité des marchandises qui sortent effective-

Commerce général (1), 8.167.878 tonnes valant 4.151.716.000 francs.

Commerce spécial (1), 5.385.848 tonnes valant 2.656.704.000 francs.

Différence : 2.782.030 tonnes valant 1.517.464.000 fr.

Pour les poids, le détail est le suivant :

Année 1913	Commerce général	Commerce spécial	Différence
	(tonnes)	(tonnes)	(tonnes)
Importations	5.002.144	3.553.483	1.448.661
Exportations	3.165.734	1.832.365	1.333.369
Total.....	8.167.878	5.385.848	2.782.030

La différence entre le commerce général et le commerce spécial, soit 2.782.030 tonnes pour 1913, doit-elle être mise à l'actif de la fonction commerciale du port ? Pas en totalité. Elle peut être, en effet, motivée par une

ment de la France, sans distinguer si elles sont d'origine nationale ou étrangère, c'est-à-dire les marchandises étrangères qui ne font que transiter sur le territoire français ou qui sont transbordées dans nos ports à destination de l'étranger, les marchandises extraites des entrepôts pour la réexportation, les marchandises admises temporairement en franchise et réexportées après main-d'œuvre et enfin toutes les marchandises reprises au commerce spécial.

Le commerce spécial comprend :

A l'importation, toutes les marchandises mises en consommation, c'est-à-dire toutes celles importées en exemption définitive des droits et s'il s'agit de marchandises taxées, les quantités qui ont été soumises à l'acquittement des droits soit à l'arrivée, soit après avoir été déclarées pour le transit, l'entrepôt ou l'admission temporaire.

A l'exportation, la totalité des marchandises nationales exportées et des marchandises étrangères renvoyées à l'étranger après avoir été ou admises en franchise ou nationalisées par le paiement des droits et qui, par suite, se trouvaient sur le marché libre de l'intérieur.

(1) *Tableau général du Commerce et de la Navigation*, tome I, pages 124 et 125.

autre fonction que la fonction commerciale. Ainsi, par exemple pour les céréales, voici les chiffres de 1913 :

Année 1913	Commerce général	Commerce spécial	Différence
	(tonnes)	(tonnes)	(tonnes)
Importations	1.119.158	666.458	452.700
Exportations	243.000	17.600	225.400
Total.....	1.362.158	684.058	678.100

Dans les 678.100 tonnes de différence entre le commerce général et le commerce spécial, il y a un tonnage important de blé entré sous le régime de l'admission temporaire (1) et transformé en farine par les minoteries marseillaises. Il est réexporté ensuite sous cette dernière forme. Ce blé n'est donc entré dans le port que parce qu'il y a été attiré par la fonction industrielle.

Le tonnage dû à la fonction industrielle du port devrait, par conséquent, être déduit du chiffre de 2.782.030 tonnes, mentionné plus haut. Mais il faudrait opérer bien d'autres déductions, si l'on voulait déterminer exactement le tonnage réservé finalement à la fonction commerciale. Nous estimons qu'il n'y a pas lieu de procéder ici à cette détermination. Nous nous bornerons à indiquer que le tonnage qu'on peut attribuer

(1) Il a été importé à Marseille, en 1913, sous le régime de l'admission temporaire, 525.444 tonnes, dont 484.084 tonnes de blé.

Il a été réexporté, pendant la même année, en apurement des matières premières admises temporairement, 246.121 tonnes de produits fabriqués, dont :

153.698 tonnes de farines.
60.636 tonnes de semoules.
5.214 tonnes de pâtes alimentaires.
4.065 tonnes de biscuits de mer

C. R. de la situation commerciale et industrielle de la Circonscription de Marseille pendant l'année 1913, pages 71 et 72.

pour 1913, à la fonction commerciale du port, d'après nos calculs que l'on trouvera au chapitre réservé à la fonction industrielle, s'est élevé, en 1913, à 1.067.525 tonnes sur un mouvement total de marchandises de 8.167.878 tonnes.

***

Quelles sont les principales marchandises qui alimentent le trafic commercial du port de Marseille ?

On peut citer : les corps gras, graines et fruits oléagineux, les huiles végétales, les tabacs, le café, le thé, la houille, les céréales, les poivres, épices et drogueries diverses, les cacaos, etc...

La plus grande quantité des graines et fruits oléagineux est attirée à Marseille, par la fonction industrielle du port (1). Toutefois, au tonnage destiné à l'industrie locale, vient s'ajouter un tonnage procuré par la fonction commerciale. L'on peut même dire que ce dernier n'existerait pas sans la fonction industrielle. Pour qu'un marché international se constitue, dans une place, il est nécessaire qu'il y ait un volume suffisant de transactions et ces transactions ne peuvent exister sans des causes naturelles fortes et permanentes. Pour le commerce international des graines et fruits oléagineux, nous trouvons ces causes dans une industrie prospère dont le fonctionnement absorbe de grosses quantités de ces matières. Sur cette base solide pouvait et devait facilement s'établir un marché international. C'est ce qui n'a pas manqué de se produire. Nous saisissons ici, sur le vif, l'étroite solidarité qui lie les diverses fonctions

(1) 485,000 tonnes sur 590,000 pour 1913.

d'un port et les augmentations de trafic qui peuvent résulter de leur coexistence.

Avant la guerre, Marseille recevait des graines de sésame du Levant, de l'Inde et de l'Afrique ; des arachides décortiquées de la Chine et de l'Inde, principalement de Madras, des arachides en coque, de l'Afrique Occidentale, des graines de lin et de colza de l'Inde, des graines de coton d'Egypte, des graines de ricin et de pavots de l'Inde, des graines concrètes (1), surtout des amandes de coprah, de Manille (2).

Elle en expédiait en Espagne, Turquie, Italie, Angleterre, Etats-Unis, Allemagne, République Argentine, Russie, Brésil, Suisse, Grèce, Roumanie, Autriche, Chine, Bulgarie et Japon, pour un total de 105.000 tonnes.

La période de guerre a été funeste au marché international des graines et fruits oléagineux. Les importations ont diminué d'une façon considérable tant à cause de l'insuffisance des transports avec nos colonies et les pays étrangers, qu'en raison des pertes causées par la guerre sous-marine et du taux énorme des frets. Elles étaient inférieures aux besoins des industries marseillaises qui, en période normale, en consomment 600.000 tonnes par an. Aussi les expéditions tombent-elles à presque rien : 4.000 tonnes en 1918 (3). Tous les pays belligérants ont disparu de la liste de nos clients. Seules quelques puissances neutres ou alliées : la Suisse, l'Angleterre et la

(1) Les graines concrètes sont celles qui donnent des huiles appelées concrètes parce qu'elles possèdent la propriété de se figer à la température de 15 à 20 degrés.

(2) Les chiffres les plus importants pour 1913 sont : 380.867 tonnes d'arachides, dont 241.882 pour les arachides décortiquées et 138.985 pour les arachides en cosses. Pour les graines concrètes : 106.279 tonnes, dont 103.136 tonnes pour les amandes de coprahs.

(3) En 1921, les exportations ont atteint 19.042 tonnes (*Tableau général du Commerce et de la Navigation*, tome I, page 151).

Grèce ont reçu encore quelques milliers de tonnes pendant la guerre.

Mais en dépit de cette crise passagère, Marseille restera, grâce à l'importance de ses huileries, un important marché international pour les corps gras, principalement pour les arachides qui proviennent en grande partie de notre colonie du Sénégal. L'avenir ne peut qu'apporter un développement considérable des transactions commerciales relatives à ces marchandises.

Le commerce des cafés est actuellement bien restreint. La part, de beaucoup la plus importante, des cafés importés en France se traite sur la place du Havre. Les importations pour ce dernier port se sont élevées en 1913 à 145.979 tonnes, tandis qu'elles n'atteignaient à Marseille que 30.559 tonnes. Toutefois ce commerce tire son importance de la valeur qu'il représente. Les 30.559 tonnes d'importation de 1913 sont cotées 55 millions de francs et placent le café au septième rang des importations de Marseille.

On a dit de la place du Havre qu'elle constituait un marché de concentration des cafés et de celle de Marseille qu'elle n'était qu'un marché de distribution. La première augmente ses transactions en même temps que ses stocks destinés à régulariser le marché mondial; la deuxième, au contraire, voit diminuer les siennes. L'augmentation de la consommation a motivé la création de nouveaux marchés de distribution dans d'autres ports méditerranéens qui lui ont enlevé ainsi une partie de sa clientèle. Mais, même réduit au rôle de marché de distribution, Marseille traite encore des affaires assez importantes et le tonnage dû à cette activité est un des éléments intéressants de la fonction commerciale du

port. En 1913, il a été exporté 21.810 tonnes de café (1).

Pendant la guerre, les importations de café se sont maintenues en raison des besoins des armées, mais à partir de 1918, l'Etat ayant manifesté l'intention de transformer l'importation des cafés, en monopole, elles ont considérablement diminué. Les besoins de la consommation aussi bien que l'exportation nécessiteront toujours l'entrée à Marseille d'une quantité assez élevée de cafés. Les importations augmenteront dans l'avenir, quand l'usage de cette boisson se sera répandu dans nos colonies. Marseille, métropole coloniale de la France, sera toujours désignée pour participer à cet accroissement du trafic, surtout si les améliorations demandées, en ce qui concerne la création de la zone franche et la réglementation du marché à terme avec une caisse de liquidation, sont réalisées.

Toute la houille importée à Marseille n'est pas destinée à l'industrie locale. Une grande partie est mise en entrepôt de douane et embarquée comme combustible sur les navires qui quittent le port. En 1913, il est entré 1.744.967 tonnes de charbons étrangers. Il est sorti 780.448 tonnes de charbons. Aux exportations (commerce spécial) figurent 94.391 tonnes (2). Il est donc sorti de Marseille 686.057 tonnes de charbons étrangers. Ces 686.057 tonnes doivent être mises à l'actif de la fonction commerciale du port.

(1) Les derniers chiffres publiés dans le *Tableau général du Commerce et de la Navigation*, année 1921, tome I, pages 150 et 151, sont les suivants :

Importations : 18.882 tonnes.
Exportations : 10.977 tonnes.

(2) *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle*, année 1913, pages 84, 85, 86 et 87.

Nous n'avons pas l'intention d'étudier toutes les marchandises attirées dans le port par sa fonction commerciale. Les poivres, épices et drogueries diverses, les cacaos, les tabacs, le thé (1), etc... ne représentent, en somme, qu'un poids relativement faible et ces marchandises ont peu de répercussion sur le trafic du port lui-même.

La part de la fonction commerciale dans le trafic général du port de Marseille a été évaluée en 1913 à 1.067.525 tonnes, comme nous l'avons déjà indiqué et nous avons examiné quelques-uns des éléments de cette activité (2). En définitive, nous pouvons conclure que cette fonction, quoique déchue de l'importance primordiale qu'elle avait eue jusque vers la deuxième moitié du XIX[e] siècle, constitue encore aujourd'hui un élément important de l'activité du port et qu'elle est susceptible de recevoir une impulsion nouvelle du développement remarquable de la fonction industrielle.

(1) Le thé est le type de la marchandise attirée dans le port de Marseille par la fonction commerciale. En 1913, sur 3.975 tonnes qui sont entrées dans le port, il en est reparti 3.774. La consommation locale a exigé à peine 150 tonnes.

(2) On aurait pu rechercher quels étaient les principaux marchés de la place de Marseille existant à l'époque de sa grande prospérité commerciale et étudier, en détails, les causes de leur disparition ou de leur décadence. On aurait pu également envisager l'avenir qui peut être réservé à cette fonction commerciale en énumérant les tentatives déjà effectuées pour créer, sur la place de Marseille, de nouveaux marchés, par exemple celui du caoutchouc. Nous ne l'avons pas fait parce que nous voulions montrer seulement, dans cet ouvrage, réservé à la fonction industrielle du port, que la fonction commerciale n'avait pas disparu et était beaucoup plus importante que d'aucuns l'avaient pensé. Nous voulons surtout mettre en relief cette idée qu'un grand port moderne ne peut prospérer que grâce à la coexistence des trois fonctions : commerciale, régionale et industrielle se développant simultanément.

SECTION II. — La fonction régionale du Port de Marseille.

La fonction commerciale est tellement naturelle dans un port de mer, que pour beaucoup d'entr'eux elle est apparue la première. Nous avons vu qu'il en a été ainsi pour Marseille où cette fonction a suffi presque uniquement à son activité maritime pendant la plus grande partie de son histoire. Cependant la fonction régionale du port de Marseille est également ancienne. C'est ainsi que, par exemple, déjà à l'époque du moyen âge, les marchandises du Levant étaient distribuées dans les pays Francs, jusqu'en Allemagne, par l'intermédiaire des vallées du Rhône, de la Saône et du Rhin (1).

Mais, pendant longtemps elle n'a eu qu'une importance très faible, car la précarité des transports intérieurs la contraignait à ne s'exercer que sur des marchandises légères. On ne pouvait les transporter que par petites quantités et, par conséquent, elles devaient avoir une valeur élevée pour rémunérer leurs transporteurs. De tout temps la voie naturelle de la Vallée du Rhône a permis à Marseille de desservir un arrière-pays assez vaste, mais les produits de luxe qui l'empruntaient, destinés à de rares et riches consommateurs, ne pouvaient fournir à l'armement marseillais un fret considérable.

On peut dire que les marchandises, dont la présence dans le port de Marseille s'explique par la fonction

(1) Camille Jullian : *Histoire de la Gaule*, tome I, « Les invasions gauloises et la colonisation grecque », page 21. Tome II, « La Gaule indépendante », page 226. Tome III, « La civilisation gallo-romaine », pages 161 et suiv.

J. Julliany : *Essai sur le Commerce de Marseille, op. cit.*, tome I, pages 16, 17 et 20.

régionale, ne sont venues sur ses quais, en quantités intéressantes pour l'armement, qu'au XIXe siècle. Il suffit, du reste, de définir la fonction régionale d'un port, pour se rendre compte qu'elle ne pouvait avoir d'importance à l'origine du port de Marseille.

La fonction régionale est celle, en effet, qui, entre le port et l'arrière-pays qu'il dessert crée un double courant d'échanges. De l'intérieur vont vers le port les marchandises destinées à l'exportation et du port vers la région desservie, s'acheminent les marchandises demandées par la consommation.

Les moyens de communication sont donc à la base de la fonction régionale et son développement est lié de la façon la plus intime au perfectionnement de l'industrie des transports.

Pour souder le commerce de mer au commerce de terre, il faut entre le port et sa région des moyens de communications : sûrs, rapides, réguliers et peu coûteux. C'est l'invention de la vapeur, au XIXe siècle et son application à la navigation et aux transports par terre, qui en leur procurant toutes ces qualités leur a donné une impulsion inouïe.

La vapeur a assuré aux transports maritimes *la rapidité et la régularité* qui leur manquaient et en a augmenté la *sécurité*.

Les progrès de l'art de la construction navale, en substituant le fer et plus tard l'acier au bois, ont accru de façon formidable, la *capacité* des navires.

La rapidité, la régularité et la sécurité des transports maritimes, ainsi que la capacité des navires ont eu comme conséquence, l'abaissement du prix des transports.

La fonction régionale est née de toutes ces profondes modifications dans l'outillage maritime.

L'augmentation sans cesse croissante du tonnage des navires ayant permis, par l'abaissement du fret, le transport de marchandises lourdes, encombrantes et de peu de valeur et ces cargaisons considérables ayant bien vite dépassé les besoins du port lui-même, il a fallu un arrière-pays suffisamment étendu pour les absorber.

De plus, la rapidité de la navigation maritime ayant rendu possible le transport de marchandises périssables dont la nature interdit un stationnement trop long dans les ports ou une marche trop lente vers leur destination, il a fallu, sous peine de les voir se détériorer créer, sur terre, avec les pays de production ou de consommation, des moyens de communication également rapides. L'établissement de voies ferrées a répondu à ce besoin.

Enfin, grâce à la régularité, on a pu ne demander au port que les quantités de marchandises nécessaires pour une courte période et éviter ainsi la constitution de stocks, avec tous les dangers qu'elle présente. En revanche, une dépendance de plus en plus étroite s'est établie entre le pays producteur et le pays consommateur ; l'arrière-pays est devenu solidaire du port qui le dessert. Le port et l'arrière-pays vivant l'un de l'autre, la régularité de leurs moyens de communication est désormais la condition « de leur santé économique ».

En définitive, on peut dire que l'application de la vapeur aux transports a permis à la fonction régionale de s'affirmer avec sa véritable importance et les ports modernes qui veulent être au premier rang, doivent consacrer tous leurs efforts à lui donner un grand développement.

Les transports empruntent les voies ferrées, les voies d'eau (fleuves et canaux) et les routes, en attendant que les progrès de la navigation aérienne leur ouvrent la voie des airs. Ces différents moyens de pénétration déterminent l'étendue de la zone d'influence du port.

En ce qui concerne les voies ferrées, la Compagnie des chemins de fer Paris, Lyon, Méditerranée jouit d'un monopole pour l'exploitation de toutes les lignes d'intérêt général qui desservent le grand port méditerranéen (1).

(1) Les partisans de la libre concurrence estiment que cette situation n'est pas à l'avantage du port et regrettent que les efforts tentés à diverses reprises, notamment par la Compagnie du Midi, n'aient pas abouti.

Le 31 mai 1861 cette dernière avait sollicité la concession d'une ligne directe de Cette à Marseille, par le littoral. Cette ligne passait par Aigues-Mortes, les Saintes-Maries et Martigues.

A cette époque, le réseau du P.-L.-M. était encore peu développé. Seules existaient les lignes Paris, Lyon, Marseille, avec embranchement à Rognac pour Aix et la ligne Marseille, Toulon. L'embranchement de la gare Saint-Charles à la Joliette était également en service.

L'ouverture de la première ligne de Marseille à Avignon datait de 1848 et celle de la ligne Paris-Lyon-Marseille de 1856.

La demande de la Compagnie du Midi détermina la Compagnie P.-L.-M. à présenter un programme d'améliorations et d'extensions.

La ligne Cette-Marseille par le littoral devait, d'après la Compagnie du Midi, procurer entr'autres avantages celui d'attirer sur la ligne projetée une partie du trafic international qui passait par Gibraltar à destination des pays baignés par l'Atlantique et la mer du Nord.

La Compagnie P.-L.-M. fit des concessions de tarifs et s'engagea à construire rapidement une ligne nouvelle d'Arles à Lunel qui devait diminuer de 20 kilomètres le parcours de Cette à Marseille.

Les deux Compagnies avaient leurs partisans et le P.-L.-M. ne triompha qu'après une lutte très vive qui intéressa l'opinion publique tout entière. La Chambre de Commerce de Marseille se prononça en faveur du P.-L.-M. parce qu'elle estima irréalisable le projet d'attirer à Marseille le trafic de Gibraltar. A son avis, les transports directs de la Méditerranée vers les ports anglais devaient être toujours moins onéreux que les transbordements nécessaires à Marseille et à Bordeaux.

En 1871, le monopole de la Compagnie P.-L.-M. subit un nouvel assaut. Une Compagnie anglaise sollicita la concession d'une ligne directe Calais-Marseille. Malgré les concours qu'elle trouva auprès du Conseil général des Bouches-du-Rhône et du Conseil municipal de Marseille, elle ne put l'obtenir. Indépendamment de l'hostilité de la Compagnie P.-L.-M., cette idée rencontra des adversaires à Marseille même pour des raisons analogues à celles qui avaient fait rejeter la

Le réseau P.-L.-M. se compose essentiellement de deux grandes artères principales, toutes deux orientées Nord-Sud. Sur ces artères reliées entr'elles par plusieurs lignes transversales dont quelques-unes, très importantes, sont greffés divers embranchements.

La première ligne est celle de « Bourgogne » qui relie Marseille à Paris en passant par Avignon, Lyon, Mâcon et Dijon. Elle se prolonge vers l'Italie en suivant le littoral méditerranéen et dessert la côte d'Azur. Par Nice et Vintimille, elle aboutit à l'Italie.

La deuxième est celle du « Bourbonnais » de Paris à Cette par Nevers, Moulins, Saint-Germain-des-Fossés, Clermont-Ferrand, Nimes, avec prolongement au-delà de Cette vers Port-Bou et l'Espagne. Cette deuxième ligne est mise en communication avec celle de Bourgogne par un embranchement de Nimes à Tarascon. Ce tronçon Tarascon-Cette est très important comme artère de jonction entre le P.-L.-M., Toulouse et Bordeaux, d'une part, et les Pyrénées et l'Espagne, d'autre part.

A Saint-Germain-des-Fossés arrivent, sur le réseau P.-L.-M., les trains venant de l'ouest de la France, notamment par Bordeaux et le Centre. A Cette y arrivent les trains venant du Sud-Ouest.

Sur la ligne Marseille à Paris s'embranche la ligne de Dijon à Dôle et à Belfort vers l'Alsace. Marseille se trouve ainsi à la jonction des voies du Nord et de l'Ouest. Elle met en communication l'Europe avec la Méditerranée et cette situation exceptionnelle en fait une des villes les plus commerçantes de France.

ligne Cette-Marseille. On objecta que les marchandises à destination de Calais ou d'Anvers prendraient toujours la voie de mer à cause du bas prix du fret par rapport aux tarifs, même les moins élevés des transports par voie ferrée.

Une ligne dite « des Alpes » de Marseille à Lyon par Grenoble relie le bassin de la Durance à Marseille et met en communication la vallée du Rhône avec le Dauphiné et avec la Provence.

La ligne Paris-Vintimille emprunte les vallées de la Seine, de la Saône et du Rhône. Elle traverse la Bourgogne dont les vins sont exportés en partie par Marseille et Lyon, Ville dont les relations avec Marseille sont si étroites et si importantes, en raison de sa grande activité industrielle.

Tout le réseau des quais est également exploité par le P.-L.-M., même le chemin de fer qui relie le Vieux-Port à la gare du Prado, par le souterrain de Notre-Dame. Cette ligne qui dessert le quai de Rive-Neuve, avait été concédée à une compagnie anglaise en 1877. Elle est exploitée pour le compte de cette dernière par la Compagnie P.-L.-M. (1).

En 1872, on a opéré la jonction de la gare du Prado à celle de la Blancarde, sur la ligne Marseille, Toulon, Vintimille. La construction de la gare du Prado et sa jonction avaient été décidées pour faciliter le développement des industries dans la banlieue Sud de Marseille.

C'est à partir de cette époque qu'on commença la construction des lignes d'intérêt local. Les premières compagnies, qui obtinrent des concessions, sombrèrent dans des difficultés d'ordre financier, mais leurs concessions remises en adjudication furent reprises et

(1) On construisit, en 1891, un embranchement se détachant de la grande ligne à l'Estaque pour aboutir directement à la gare maritime de la Joliette. La même année on installa vers le Nord, en prolongement de la gare d'Arenc projetée, une gare de formation des trains. En 1897 fut construite la gare de marchandises d'Arenc.
Les nouveaux quais édifiés depuis ont été dotés de voies ferrées

actuellement l'important réseau d'intérêt local est presque complet.

En définitive, on doit reconnaître que si Marseille est desservi par un seul réseau, celui-ci est particulièrement puissant. C'est le plus étendu de France. Il a environ 10.000 kilomètres de voie. Le capital de la Compagnie qui l'exploite est de 400 millions de francs et elle possède, pour se ravitailler en combustible, une flotte charbonnière de 18 vaisseaux (1). La Compagnie procède, actuellement, aux études et travaux d'électrification d'une partie de son réseau.

Malheureusement, dans la construction du réseau P.-L.-M., on ne s'est pas toujours préoccupé de souder les voies ferrées aux voies navigables intérieures et aux lignes maritimes. On ne s'est pas également assez soucié d'établir des relations entre les diverses régions de la France. Plus spécialement pour Marseille, on n'a pas toujours eu en vue les relations concernant le transit avec les pays étrangers. Le réseau P.-L.-M. comme tous les réseaux français, semble avoir été établi exclusivement en vue de Paris.

Dans un autre ordre d'idées, on n'a pas assez poursuivi l'unification des tarifs de transport : unification qui aurait eu pour effet d'éviter des détournements de trafic inutiles.

Malgré la sécurité que lui offre son monopole, la Compagnie P.-L.-M. n'en a pas moins exécuté d'importants travaux. La dernière ligne qui a été inaugurée en 1915 est celle dite « du Littoral » de l'Estaque à Port de Bouc. Les communications du port de Marseille avec

(1) Compte rendu de l'Assemblée générale de la Compagnie P.-L.-M. pour l'année 1923, tenue à Paris le 11 avril 1924.

l'arrière-pays ont été ainsi améliorées. Cette ligne double la ligne principale de Paris à Marseille qui, vers la fin de son parcours, passe sous les collines de la Nerthe au moyen d'un tunnel de cinq kilomètres, le plus long du réseau P.-L.-M. C'est une ligne à grand rendement établie pour donner passage aux grands express. Elle rejoint la ligne principale à l'importante gare de triage de Miramas (1).

Le réseau P.-L.-M., tel qu'il existe actuellement, est pourtant insuffisant, aussi bien pour assurer les relations du port avec son arrière-pays que pour dégager les quais de débarquement des marchandises qui les encombrent. De grands travaux d'extension et d'amélioration sont projetés ou même déjà en voie d'exécution pour remédier à cet état de choses préjudiciable au développement du port.

Mais les chemins de fer ne sont pas le seul moyen ni le meilleur pour assurer la liaison d'un port de mer avec sa région. Les fleuves et les canaux, par le bon marché relatif du fret sur les voies d'eau, permettent de réaliser encore plus facilement cette liaison et d'augmenter considérablement l'étendue du territoire qui se trouve dans la dépendance du port.

(1) Dans la construction des chemins de fer destinés à desservir le port de Marseille, le grand premier rôle a été tenu par Talabot. On le trouve à la tête de la première Compagnie qui obtient la concession de la ligne Avignon-Marseille. C'est lui qui fait établir la ligne Lyon-Avignon, celle de Marseille à Toulon et celle de Rognac à Aix. Il fut le créateur de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée qui provient de la fusion, en 1857, de la Société des Chemins de fer de Paris à Lyon avec la Compagnie du Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Il créa également la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille en vue d'assurer la liaison du port avec les chemins de fer à l'aide de magasins qui furent construits sur les quais de débarquement et desservis par des voies ferrées.

A cet égard, la situation de Marseille est moins favorable (1) que celle de la plupart des grands ports français et étrangers. Construit à une quarantaine de kilomètres de l'embouchure du Rhône, le port de Marseille n'est pas encore relié à ce fleuve et de là au reste du réseau navigable de la France. Cet éloignement a nui à la prospérité du port. Aussi a-t-on fait de nombreux efforts pour effectuer la liaison entre le port et le fleuve.

Le Rhône ne présente pas les conditions d'une bonne voie d'eau naturelle. Sa pente est excessivement rapide. Elle est en moyenne de 0,56 par kilomètre entre Lyon et Arles et de $0^{m}02$ d'Arles à la mer, dans la partie appelée le Rhône maritime. Sur certains points la vitesse du courant dépasse quatre mètres à la seconde. D'énormes sommes ont été déjà dépensées pour améliorer la navigabilité de ce fleuve impétueux sans que les résultats aient correspondu aux efforts (2).

L'étroitesse du chenal, dont la largeur sur certains

(1) C'est ainsi que Rouen, par la Seine, concurrence Marseille pour le ravitaillement de Paris en vins d'Algérie. L'immense détour accompli par un fût de vin chargé en Algérie pour atteindre les entrepôts de Bercy, par Gibraltar et Rouen, s'explique par le bon marché des transports par mer et sur la Seine.

(2) Actuellement deux Compagnies, la H. P. L. M. ou Compagnie Générale de Navigation Havre-Paris-Lyon-Marseille, et la Compagnie Lyonnaise de Navigation et de Remorquage assurent la navigation sur le Rhône. Cette dernière a été constituée à la veille de la guerre en 1913. Elle se sert de remorqueurs à roues de 72 mètres de long, 18 m. 10 de large et 1 m 15 de calaison, avec un chargement de 75 tonnes de combustible. Leur force est de 1.000 HP. Ils peuvent remorquer deux chalands de 65 mètres de long, 7 m. 90 de large, capables de porter 625 tonnes à l'enfoncement de 1 m. 80. Ce matériel était conçu pour assurer la navigation de Marseille à Lyon, sans rompre charge. Il représentait le dernier effort tenté avant la guerre pour assurer la liaison entre Marseille et le grand fleuve.

La Compagnie H. P. L. M. applique à la navigation sur le Rhône un système mixte de remorquage : remorquage avec des bateaux à aube quand le courant n'est pas trop rapide, touage dans le cas contraire.

Le touage est le procédé qui consiste à haler un convoi de bateaux au moyen d'un treuil installé sur le navire de tête appelé « toueur ».

points est de 25 mètres seulement et de 35 mètres en d'autres points plus nombreux, pour une profondeur minima de 1m60 par basses-eaux, rend la navigation difficile et même dangereuse et s'oppose à une augmentation du trafic.

Les difficultés de la navigation sur le Rhône, dues à la rapidité du courant et à la force de traction qu'elle nécessite, se traduisent par l'élévation des frais. Elles ont entravé le développement de cette navigation. Les prix entre Marseille et Lyon sont quand même moins élevés par le fleuve que par la voie ferrée, en raison de la brièveté du parcours. Mais cette différence n'est pas assez grande et l'économie est insuffisante pour amener cette division du travail, entre les compagnies de chemins de fer et les compagnies de navigation intérieure, qui semblerait devoir être toujours imposée par la nature des marchandises à transporter. Le fleuve paraît, en effet, tout indiqué pour les marchandises de peu de valeur sous un grand volume ou un grand poids et la voie ferrée devrait s'imposer pour les marchandises riches pour lesquelles les frais des moyens de transport importent moins que leur rapidité.

Par ailleurs, pour lutter contre le fleuve, la Compagnie P.-L.-M. s'est largement servie des facilités de tarifications qui lui permettaient de travailler à perte ou sans bénéfice sur les parties de son réseau concurrencées par la voie d'eau.

La conséquence est que : « (1) La navigation du « Rhône qui était, par la nature même des choses,

(1) MM. J. Perre et M. Ricard, *Le passé, le présent et l'avenir de la navigation à vapeur sur le Rhône.* Bulletin du Comité Consultatif d'action économique de la 15e région, numéro de janvier-mars 1919 page 978.

« prédestinée au transport des grosses marchandises, « a vécu péniblement, à cause du mauvais état du « fleuve, du trafic des marchandises plutôt chères. Elle « en vit encore, mais avec moins de difficultés, quoique « pour subsister elle soit toujours contrainte à se can- « tonner dans ce contresens économique : Laisser à la « voie ferrée les marchandises pauvres, prendre les « autres ».

Les spécialistes MM. J. Perre et M. Ricard, dont nous venons de citer l'opinion, ont estimé qu'il conviendrait de porter les possibilités de transport du Rhône, de 300.000 tonnes annuelles à 1.200.000 tonnes, quantité dont il y aurait lieu de décharger le P.-L.-M. D'après eux, ce résultat pourrait être progressivement atteint dans les conditions actuelles de navigation du Rhône, en pratiquant la navigation de nuit et en doublant le nombre des « toueurs ».

En tous les cas, l'opinion d'un grand nombre de chambres de commerce du bassin du Rhône et particulièrement de celle de Marseille est favorable à l'idée d'un accroissement considérable du trafic sur la voie d'eau Marseille-Lyon.

La Chambre de Commerce de Marseille n'a pas hésité à prendre à son compte une large part des dépenses qu'entraînera la réalisation définitive du canal de jonction de Marseille au Rhône, parce qu'elle est convaincue que le Rhône, tel qu'il existe actuellement, est susceptible de suffire à un trafic accru dans de très fortes proportions, sans attendre la réalisation du canal de navigation latéral au Rhône (1).

(1) La loi du 27 mai 1921 a décidé la création de la « Compagnie Nationale du Rhône » et fixé son organisation financière. La dépense totale a été estimée, aux prix de 1921, à environ 3.400 ou 3.600 millions de francs, à engager par tranches annuelles de 113 à 136 millions de francs.

Le projet d'aménagement du Rhône est établi au triple point de vue de la navigation, de l'irrigation et de la production d'énergie hydro-électrique.

Pour la navigation, le programme des travaux prévoit un meilleur aménagement du lit du fleuve en certains endroits et, en certains autres, l'établissement de canaux de dérivation d'un gabarit suffisant pour admettre des chalands d'une portée en lourd de 1.200 tonnes. La vitesse du courant serait réduite à quatre kilomètres à l'heure et la manœuvre des écluses projetées se ferait électriquement, par conséquent, avec une perte de temps réduite au minimum.

Mais sans attendre l'exécution, sinon aléatoire, du moins longue et dispendieuse du canal de navigation latéral au Rhône, on peut espérer que dès la mise en service du canal de jonction de Marseille au Rhône, par l'étang de Berre, Marseille pourra jouer ce que la Chambre de Commerce se plait à appeler « son rôle de tête méridionale de l'isthme européen ».

Par voie d'eau Marseille est à une distance de 1.278 kilomètres de Dunkerque ; de 1.250 kilomètres de Rouen et de 785 kilomètres de Mulhouse.

Il convient de remarquer que cette dernière ville se trouve à 818 kilomètres de Rotterdam et que les travaux que l'on termine pour l'aménagement du canal du Rhône au Rhin par la Saône permettront à ce canal, de laisser passer la péniche flamande de 300 tonnes.

Marseille s'intéresse également d'une façon toute particulière au développement de ses relations avec la Suisse, par l'amélioration de la navigation sur le Haut Rhône. Si la circulation sur la voie d'eau Marseille-Lyon pouvait se continuer de Lyon à Genève, il en résulterait

certainement un développement des échanges entre Marseille et la Suisse (1).

Si l'on ajoute que Marseille peut être reliée par voie d'eau intérieure à la Manche, par le Rhône, la Saône et le canal de Bourgogne et à l'Océan, par le canal du Centre et la Loire, on se rend compte de l'importance des avantages que ce grand port retirera de tous les travaux projetés pour l'amélioration de la navigation sur le Rhône. Il semble bien que la Chambre de Commerce a montré une clairvoyance peu commune en songeant à créer dans l'étang de Berre aménagé, l'immense port de transit qui sera nécessaire pour faire face à l'extension de sa fonction régionale.

Marseille voit donc avec raison, dans le mode de transport par eau qui doit l'emporter sur tous autres pour l'économie, le moyen le plus sûr d'étendre son rayon d'action vers l'intérieur. Il lui permettra de desservir une région de plus en plus vaste et d'intensifier son trafic par la quantité et la variété des marchandises

(1) Le commerce de transit avec la Suisse, par le port de Marseille, a toujours été important, surtout pour les céréales. Le transit international par Marseille pendant les dix années qui ont précédé la guerre a été le suivant

	Entrées	Sorties
1904	220.924 tonnes	7.483 tonnes
1905	233.737 »	10.985 »
1906	325.458 »	12.607 »
1907	249.465 »	13.474 »
1908	219.824 »	11.928 »
1909	230.694 »	14.575 »
1910	208.203 »	16.204 »
1911	272.901 »	19.958 »
1912	227.996 »	19.937 »
1913	215.796 »	24.875 »

Ce mouvement est presque entièrement alimenté par la Suisse.

Compte Rendu de la Situation commerciale et industrielle, année 1906, page 56 et année 1914, page 81.

En 1919, il a été expédié de Marseille en Suisse, par la voie ferrée, 340.058 tonnes de céréales et en 1920, 158.833 tonnes.

dont il assurera la pénétration. Elle entrevoit la possibilité de lutter victorieusement dans le Nord-Est de la France et en Suisse, soit avec les ports du Nord : Rotterdam, Anvers et Hambourg, soit avec Gênes, son plus grand rival dans la Méditerranée.

La Chambre de Commerce prévoyant l'immense avenir qui est réservé au premier port de France s'est engagée à fond en faveur de tous les travaux d'aménagement du Rhône et sa participation financière pour le canal de jonction de Marseille au Rhône est particulièrement élevée. Elle a ainsi répondu, d'une façon définitive, à la critique présentée en 1909 par M. de Rousiers (1). La nécessité de développer la fonction régionale du port apparaît maintenant très claire aux yeux des Marseillais. Ils ne se bornent pas seulement à déplorer la disparition du rôle ancien de Marseille alors qu'elle était le lieu de distribution des marchandises de long-cours pour le bassin de la Méditerranée. Ils songent à l'exploitation rationnelle des richesses de la Vallée du Rhône et ils mettent tout en œuvre pour cela.

Terminons ces quelques explications sur les moyens de communication dont dispose le port de Marseille avec son arrière-pays en indiquant que sur les cinq routes nationales qui traversent le département des Bouches-du Rhône, les routes n° 7, 8, 8 *bis*, 96 et 99, deux seulement : les routes n° 8 et 8 *bis* passent par Marseille (2).

(1) *Les Grands ports de France, leur rôle économique, op. cit.*, page 249.

(2) La route n° 8 est classée sous le nom de route de Paris à Toulon. Elle traverse Marseille par l'avenue d'Arenc, le boulevard Mirabeau, le boulevard de Paris, le boulevard Maritime, la rue de la République, la rue Colbert, le cours Belsunce, le cours Saint-Louis, la rue de Rome, le Grand Chemin de Toulon et l'avenue de la Capelette.

La route nationale n° 8 est classée sous la désignation de Marseille

Le réseau routier de Marseille qui avait été particulièrement amélioré au cours du XIXe siècle, diminua rapidement d'importance au fur et à mesure que les chemins de fer se développaient. La circulation automobile est venue donner aux routes une certaine animation, pendant la guerre, où les transports automobiles furent entrepris sur d'assez grandes distances, mais le mouvement des marchandises qui les emprunte n'a qu'une influence restreinte sur le trafic du port (1).

***

Quelle est l'étendue de la région desservie par le port de Marseille ?

Les moyens de communication dont il dispose permettent d'atteindre un territoire dont les limites ne s'arrêtent pas toujours à nos frontières nationales. Mais il est impossible de donner le contour précis de la zone alimentée par son trafic. Elle est essentiellement variable et dépend d'un grand nombre de facteurs : nature et quantité de la marchandise demandée, rapidité et régularité d'expédition, fréquence des services maritimes, coût moins élevé de la manutention, rapidité d'embarquement et de débarquement, meilleure présentation de la marchandise, tarifs de chemin de fer plus avantageux, etc...

en Italie. Elle a son origine à Marseille, place Sadi-Carnot et continue par la rue de la République, Cannebière, rue Noailles, allées de Meilhan, boulevard de la Madeleine, et chemin des Chartreux.

(1) Toutefois, une partie des produits de l'industrie de la poterie qui s'exerce dans la vallée de l'Huveaune arrive à Marseille par charrettes. Il en est de même d'une partie ds lignites du bassin de Fuveau qui sont destinées aux besoins de l'industrie locale.

En 1913, Marseille a reçu, par voie de terre (charrettes) 46.000 tonnes de charbon,

La seule précision qu'on s'accorde à formuler relativement à la région desservie par un port est celle qui consiste à diviser cette région en deux parties ; la première dépendant presque exclusivement du port, mais se trouvant à une distance rapprochée et par conséquent d'une étendue réduite ; la seconde beaucoup plus éloignée, très extensible et très variable et déterminée plutôt par des causes économiques que par des raisons géographiques.

La division de la France en régions économiques permet de fixer la première idée en ce qui concerne Marseille. Elle est, en effet, le centre de la 11e région économique (Provence et Bas-Rhône) (1) qui comprend les départements des Basses-Alpes, des Bouches-du-Rhône, du Gard, du Var et du Vaucluse. La Chambre de Commerce de Nice (département des Alpes-Maritimes), rattachée en première ligne à Grenoble, a adhéré en deuxième ligne à la 11e région.

On peut dire de tous ces départements (2) qu'ils dépendent du port de Marseille, sinon exclusivement, du moins pour la plus grande partie de leurs transactions.

L'étendue de la deuxième zone varie essentiellement avec les besoins de la clientèle. Marseille est concurrencée dans la vallée même du Rhône alors qu'elle expédie

(1) Consulter sur ce point : *L'Union économique provençale. Une solution productionniste,* par A. Artaud, avec une note sur le *Régionalisme économique provençal,* par H. Brenier (séance de la Chambre de Commerce de Marseille du 12 juin 1917). Brochure, Marseille, Barlatier, 1917.

Union économique provençale. Réunions des 6 et 7 mars 1919. Brochure. Marseille, Barlatier, 1919.

Note sommaire sur les éléments positifs de la solidarité économique provençale et bas-rhodanienne et l'œuvre régionale des Chambres de Commerce de la XIe Région, par H. Brenier. Brochure Marseille, Barlatier, 1920.

(2) Leur superficie totale est de 3.686.387 hectares pour une population de 2.312.628 habitants d'après le dernier recensement de 1921.

des marchandises à Paris et à Mulhouse et que pour les passagers son influence s'étend jusque dans les pays du Nord de l'Europe.

L'étendue de l'arrière-pays d'un port est donc en relation étroite avec la nature du produit à importer ou à exporter et si la région qui se trouve dans la dépendance immédiate et presque exclusive de Marseille est très resserrée autour du port, le reste des pays desservis par lui est constitué par autant de territoires irrégulièrement distribués et que le port atteint plus ou moins facilement, selon qu'il est plus ou moins favorisé par les diverses voies de communication dont il dispose.

*
**

En 1913, près d'un tiers des marchandises embarquées ou débarquées à Marseille pouvait être mis à l'actif de la fonction régionale du port ; soit en chiffres ronds : 2.500.000 tonnes.

Les matériaux de construction, les charbons, les céréales et leurs dérivés fournissent les plus gros tonnages. Pour éviter des redites, nous renvoyons nos explications au chapitre réservé à la fonction industrielle où nous retrouverons tous ces produits qui proviennent en partie de la région desservie par Marseille (1) ou lui sont destinés (2).

Une quantité considérable de bétail sur pied est

(1) Notamment les chaux et ciments de l'Ardèche. La Société anonyme des chaux et ciments de Lafarge et du Teil a exporté en 1913, par Marseille, en provenance de ses usines de l'Ardèche, 88.602 tonnes, se décomposant en : 36.860 tonnes de chaux et 51.742 tonnes de ciment (chiffres fournis par la Société).

(2) Surtout les blés à destination de la Suisse, en transit direct international : 180.845 tonnes en 1913.

importée d'Algérie à Marseille. En 1913, il est arrivé par mer : 5.052 bœufs et 1.314.259 moutons, représentant 50.671 tonnes (1). La plus grande partie de ce bétail est dirigée sur les grands centres de consommation : Paris, Lyon, Bordeaux et Nice.

La totalité des vins reçue et expédiée par le port de Marseille s'élève à 124.059 (1) tonnes dont 32.865 tonnes à l'exportation et 91.194 tonnes à l'importation.

Dans ce trafic la part de la fonction régionale est prépondérante.

La plus grande partie des vins est fournie à l'importation par l'Algérie. Ce commerce est grandement facilité par la fréquence des relations maritimes entre Marseille et l'Algérie.

Ces vins sont destinés à la région de Paris. Ce grand centre de consommation est également desservi par Rouen et la Seine fluviale, mais la Compagnie P.-L.-M., à l'aide de tarifs spéciaux, permet à notre port de coopérer dans une assez grande proportion au ravitaillement de la Capitale.

A l'exportation, Marseille expédie en fût, du vin ordinaire qui provient des vignobles de l'Hérault et du Gard. Elle exporte également du vin de Champagne en bouteilles. En 1913, il est sorti 124.557 hectolitres de vins de Champagne et de vins mousseux.

Le trafic total des huiles d'olive par le port de Marseille s'est élevé, en 1913, à 25.051 tonnes.

Les importations n'ont atteint que 13.398 tonnes contre

(1) *Tableau général du Commerce et de la Navigation*, année 1913, pages 124-125.

30.736 en 1912 (1). Les huiles d'olive importées proviennent de l'Algérie, la Tunisie, l'Espagne, l'Italie, la Grèce.

Marseille reçoit de grosses quantités de fruits et légumes secs ainsi que des fruits et légumes frais. La plus grande partie des envois relatifs à ces marchandises proviennent du bassin de la Méditerranée. L'Algérie, notamment, nous fournit en quantités croissantes les primeurs et les fruits frais, particulièrement les raisins de table. Ces primeurs sont consommées pour une faible part à Marseille. Elles sont plutôt expédiées sur les marchés de l'intérieur, à Lyon et à Paris surtout. La Compagnie P.-L.-M. a contribué à développer le trafic des primeurs d'Algérie en étendant par des facilités de transport, la zone de pénétration de ces marchandises. Les dattes arrivent également en quantités importantes.

Le total des importations relatives aux fruits de table et aux primeurs en provenance d'Algérie, de Tunisie, d'Espagne, d'Italie et de Turquie s'est élevé à 93.000 tonnes en 1913.

La même année, le tonnage total des importations de fruits et légumes frais ou secs était d'environ 267.000 tonnes se décomposant comme suit :

Légumes secs	170.000	tonnes (2)
Légumes frais	21.379	»
Fruits frais	42.389	»
Fruits secs	28.236	»
Conserves de fruits	3.800	»
Conserves de légumes	1.800	»

(1) Cette diminution résulte de la mauvaise récolte qui a été générale dans tout le bassin méditerranéen.

(2) Masson, *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome IX, *op. cit.*, page 261.

Une grande partie des fruits et des légumes secs est réexportée.

Marseille expédie, comme produits de sa région, des noisettes, des amandes, des châtaignes, des légumes frais et des conserves de légumes préparées dans les usines de l'arrière-pays.

L'exportation de la bauxite, minerai qui sert à fabriquer l'aluminium, est de date récente. Les principaux gisements se trouvent dans le Var, vers Brignoles et dans la région du Luc. Ce minerai est expédié aux différents pays producteurs du nouveau métal. En 1913, la Provence a exporté 94.253 tonnes (1).

Les principaux acheteurs étaient :

L'Angleterre	40.311	tonnes	
L'Allemagne	36.951	»	
Les Etats-Unis	12.146	»	
La Norvège	1.825	»	
La Russie	1.510	»	(2)

En ce qui concerne la lingerie, les vêtements de femme, de modes, de nouveautés, les articles de Paris, il est difficile de donner des précisions, mais il est certain qu'un trafic important de ces marchandises se fait par le port de Marseille, grâce au grand nombre de ses

(1) La bauxite prendrait ainsi, d'après la Douane, le deuxième rang après la houille, dans l'exportation des matières premières. Mais cette indication n'a qu'une valeur toute relative, puisque dans les chiffres des états de douane dressés par le Bureau des Douanes de Marseille sont comprises les exportations des ports secondaires, notamment Saint-Raphaël et Toulon, plus importants que Marseille pour l'exportation des bauxites.

(2) Masson, *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome II, *op. cit.*, page 240.

lignes régulières de navigation dotées de services rapides. La plupart d'entre elles viennent de Paris et la Compagnie P.-L.-M., par l'organisation de trains spéciaux, a facilité leur acheminement vers le port de Marseille. Ces marchandises ne peuvent pas être produites en stock à cause des changements de la mode et il est nécessaire de satisfaire rapidement, les désirs de la clientèle. Aussi leur expédition se fait en grande partie par colis postaux qui sont embarqués jusqu'au moment où les navires sont sur le point de lever l'ancre. En 1913, la valeur des colis postaux expédiés par Marseille s'est élevée à 214.900.000 francs et leur poids à 14.300 tonnes.

La production des fleurs coupées, si importante sur tout le littoral méditerranéen, s'expédie sur Paris et l'étranger entièrement par chemin de fer ; mais le port de Marseille profite de l'expédition des bulbes ou oignons à fleurs dont le tonnage s'est élevé en 1913 à 10.215 tonnes pour une valeur de 4.086.000 francs.

Les soies, les laines et les cotons (1) qui entrent au port de Marseille sont destinés à son arrière-pays. Les soies vont à l'industrie lyonnaise, les laines aux fabricants d'Alsace. Le lin, le jute et le chanvre se manufacturent également en dehors de Marseille.

Le trafic des passagers a été toujours particulièrement important à Marseille.

(1) En 1913, les importations ont été les suivantes : soie, 16.821 tonnes ; laine, 47.576 tonnes ; coton, 32.433 tonnes. Les exportations se sont élevées à : soie, 2.739 tonnes ; laine, 5.825 tonnes, et coton, 17.380 tonnes (*Tableau général du Commerce et de la Navigation*, année 1913, tome I, pages 124 et 125).

Il a atteint en 1913 le chiffre de 566.165 dont :

Passagers débarqués	295.137
Passagers embarqués	271.028
Total	566.165 (1)

Ce mouvement est alimenté par des voyageurs qui viennent de toutes les régions de la France à destination surtout de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc. Un grand trafic de voyageurs se fait également avec la Corse.

Depuis que la malle des Indes a quitté Brindisi pour rétablir sa tête de ligne à Marseille (2), un grand nombre de passagers britanniques de ou pour l'Egypte et l'Extrême-Orient viennent s'embarquer ou débarquer à Marseille.

Il est à remarquer que cette combinaison rapide mais plus coûteuse qui permet aux passagers en provenance de l'Angleterre, de la Belgique ou de la Hollande, de venir prendre le bateau à Marseille, ne peut être pratiquée que par les passagers de cabine. Ce sont par conséquent ceux de ces voyageurs étrangers qui fournissent les plus grosses recettes aux Compagnies de Navigation qui viennent s'embarquer à Marseille. Et il est heureux que le trafic des voyageurs soit si considérable à Marseille, car le trafic attire le trafic et chaque élément du trafic d'un grand port réagit sur tous les autres.

(1) Dans ces chiffres ne sont pas compris les émigrants en provenance de Gênes, Naples, etc., à destination de l'Amérique et qui transitent seulement par Marseille.

Compte rendu de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille, page 44, année 1913.

(2) Depuis juin 1915. *Le Commerce et l'Industrie de Marseille pendant les deux premières années de la guerre, op. cit.*, page 5. Après la guerre cette situation a été maintenue, faisant bénéficier Marseille et les chemins de fer français d'un trafic considérable de voyageurs.

Nous bornerons là notre étude du trafic qu'explique la fonction régionale du port de Marseille. Notre revue des marchandises est bien loin d'être complète (1). Nous avons seulement essayé de montrer que le tonnage des marchandises attirées sur les quais de Marseille par sa fonction régionale était particulièrement intéressant pour son activité maritime.

Depuis le commencement du XIX[e] siècle, les statistiques du port montrent un fait permanent qu'il convient de souligner.

A l'importation, les différents produits se classent ainsi, par ordre d'importance (en poids) :

Matières premières.
Produits alimentaires (2).
Produits fabriqués.

A l'exportation, l'ordre de classement est renversé. Il s'établit ainsi qu'il suit :

Produits fabriqués.
Produits alimentaires.
Matières premières.

Si les matières premières occupent la première place aux importations, elles la doivent aux quantités de plus en plus considérables de charbons qui nous arrivent de l'étranger, principalement d'Angleterre. Or, la houille débarquée à Marseille est utilisée en partie par la région desservie par le port. De même la presque

(1) Nous n'avons pas parlé notamment des pétroles, des produits chimiques, des cuirs et peaux, etc.

(2) Il y a des produits alimentaires, les farines, par exemple, qui proviennent des industries locales et devraient, à ce titre, être plutôt classés parmi les produits fabriqués, mais malgré l'arbitraire de cette classification, on peut admettre que dans l'ensemble elle correspond suffisamment à la réalité.

totalité des matières premières destinées aux industries textiles ne sont mises en œuvre que dans l'arrière-pays.

Ainsi donc, la fonction régionale exerce une influence notable sur l'accroissement des importations de matières premières.

De même à l'exportation, la fonction régionale influe surtout sur le trafic des produits fabriqués. En particulier, la part des industries régionales dans le mouvement des matériaux de construction est très grande.

Dans les deux sens, exportation et importation, son influence a pour effet de mettre au premier rang les produits sur lesquels elle exerce plus directement son action.

Quoique le tonnage dû à la région soit beaucoup plus important à l'importation qu'à l'exportation, l'avenir du port de Marseille est lié au développement de sa fonction régionale. Elle seule paraît devoir lui procurer le fret lourd de sortie qui lui manque (1).

Un autre argument montre la nécessité de ce développement. Si Marseille veut conserver son rang de premier port de la Méditerranée, elle doit augmenter l'étendue de son arrière-pays et veiller à conserver le marché suisse que Gênes, sa vieille rivale, lui dispute.

La fonction commerciale de Gênes et celle de Marseille sont influencées par les mêmes causes. La fonction

(1) A l'exportation, en dehors des bauxites (du Var) et des ocres (de Vaucluse)....., nous disposerions, comme marchandises lourdes pouvant profiter du Rhône et de ses prolongements aménagés, des potasses d'Alsace et des produits métallurgiques de l'Est, puisque la France est maintenant la maîtresse du fer sur le continent. *Marseille, le Port, la Ville, la Région, op. cit.*, préface de M. Hubert Giraud, page XIII.

industrielle n'existe pour ainsi dire pas à Gênes, tandis qu'elle est particulièrement importante à Marseille.

Seule la fonction régionale est nettement plus développée à Gênes qu'à Marseille. Cela tient à ce que Gênes est bien reliée à un arrière-pays productif. Nous en avons dit un mot pour l'importation des charbons, plus considérable dans le port italien que chez nous. Cet arrière-pays ne peut, évidemment, pas, lui être disputé, mais ce qu'il faut éviter c'est que le transit international qui se fait par Marseille et qui a la Suisse pour champ d'action presque exclusif, lui soit enlevé par Gênes.

L'ouverture du Canal de Marseille au Rhône constituera un nouveau facteur de succès pour la première dans sa lutte contre la deuxième.

En 1913, l'écart entre Marseille et Gênes était assez considérable en ce qui concerne le tonnage des marchandises embarquées et débarquées :

Marseille	8.963.482	tonnes (1)
Gênes	7.399.025	»

soit, en chiffres ronds : 1.564.000 tonnes en faveur de Marseille.

Mais à différentes époques cet écart a été très peu important. En 1909, par exemple, il n'atteignait que 130.000 tonnes. Les 300.000 tonnes annuelles qui transitaient alors à Marseille de ou pour la Suisse, ajoutées au trafic de Gênes, au détriment de celui de Marseille, auraient modifié le rang des deux grands ports rivaux.

Si la fonction commerciale du port de Marseille

(1) Aux chiffres officiels de la Douane ont été ajoutés 795.604 tonnes, représentant les provisions de bord embarquées sur les navires et qui sont comprises dans les statistiques du port de Gênes.

représente le passé, on peut affirmer que la fonction régionale est l'avenir.

Il reste beaucoup à faire pour l'amélioration des voies de communication existantes et pour la création de nouvelles voies. L'eau et la terre ne suffisent plus aux hommes pour l'établissement de leurs relations. C'est le domaine de l'air qui leur est maintenant acquis et dans son exploitation espérons que le grand port méditerranéen obtiendra du Gouvernement le concours sur lequel il est en droit de compter (1).

De plus, une sérieuse vérification et mise au point des tarifs de transport s'impose. L'Association des grands Ports Français a étudié, dans sa séance du mois de février 1923, la question des tarifs mixtes applicables aux transports par voie ferrée et par voie d'eau. Après avoir entendu l'exposé de la thèse des représentants de la navigation intérieure et celle des réseaux, elle s'est prononcée en faveur d'une collaboration étroite entre la

(1) « Les lois économiques qui régissent la vie et l'orientation des grandes voies de transport, actuellement existantes, s'appliquent à la locomotion aérienne comme à tous les autres modes de communication. C'est donc aux grands centres d'activité commerciale, maritime et ferroviaire que les transports aériens iront chercher leur clientèle et leur fret.

« Aussi Marseille a-t-elle été, à juste titre, choisie comme tête de ligne des grandes voies aériennes transméditerranéenne qui doivent unir la France à son admirable empire de l'Afrique du Nord et du Levant ». (Extrait d'une lettre de M. le Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens à M. Pasquet, sénateur des Bouches-du-Rhône et président du Conseil général).

Les faits, hélas ! ne répondent pas aux idées si heureusement exprimées par M. le Sous-Secrétaire d'Etat et un esprit d'économie mal inspiré a fait supprimer, pour 1923, les grandes lignes Marseille-Londres et Marseille-Genève, qui avaient commencé à fonctionner en donnant de légitimes espérances.

Il faut regretter cette suppression, car la ligne Marseille-Londres était sûre d'avoir les voyageurs de ou pour l'Extrême-Orient, pressés d'arriver en abrégeant d'au moins 24 heures le délai pour venir prendre le bateau à Marseille ou rejoindre Londres au retour.

Ces lignes pouvaient, de plus, espérer trouver du fret dans l'expédition des primeurs d'Algérie à destination de Londres ou de Genève.

voie de fer et la voie d'eau. Cette collaboration est la condition du développement de la fonction régionale des ports. Marseille en retirera des avantages immenses. Il est nécessaire que ce grand port soit relié le plus économiquement possible au territoire le plus vaste et le plus productif, car l'activité de son trafic n'est pas seulement en raison directe de la superficie de son arrière-pays, mais encore et surtout de sa puissance de consommation et de production.

CHAPITRE II

La fonction industrielle du port de Marseille.

La fonction industrielle d'un port se manifeste par un double résultat.

Le premier est la création de certaines industries qui ne pourraient pas vivre et prospérer ailleurs. C'est au port qu'elles doivent leur naissance et leur vie. Eloignez-les du port et elles sont condamnées à disparaître.

Le deuxième est d'apporter à d'autres industries qui ne sont pas, à proprement parler « des industries de port » et dont l'existence se conçoit ailleurs que dans son voisinage, une activité accrue en raison de leur proximité de la mer.

Ces usines, une fois créées, ou ces fabriques rendues plus puissantes, influeront à leur tour sur le trafic du port.

En somme, action du port sur le milieu industriel et action du milieu industriel sur le port, tels sont les deux aspects de la fonction industrielle.

La fonction industrielle telle que nous venons de la définir est apparue à Marseille, vers le milieu du XIX^{e} siècle. Les trois conditions qui se trouvent à sa base et que nous allons passer en revue, n'ont été réunies qu'à cette époque.

Ces trois conditions sont le bon marché des frets, la régularité des transports maritimes et les facilités de communication avec l'arrière-pays.

L'abaissement du prix du fret a permis le transport de marchandises de valeur de plus en plus faible. Les Compagnies de Navigation Maritime se sont efforcées d'effectuer ces transports par grosses quantités et dans les moindres délais, de façon à diminuer le plus possible les frais généraux. Les cargaisons ont dû se faire par milliers de tonnes à la fois. Seuls, les navires construits en acier et mus par la vapeur ont pu atteindre le tonnage et la vitesse nécessaires.

D'autre part, en raison de la régularité des transports maritimes, les industriels ont espacé leurs commandes et réduit les achats aux quantités nécessaires à la marche de leurs fabriques, pendant une courte période. Ils ont évité ainsi la constitution de stocks toujours très encombrants et trop onéreux. Cette régularité a eu également l'avantage, en leur permettant de compter sur les arrivages de matières premières à date déterminée, de faire disparaître les à-coups dans la production. L'exportation elle-même a été facilitée par la possibilité de satisfaire les désirs de la clientèle, dans la mesure et au moment où ils se manifestaient.

Enfin, les facilités de communication avec l'arrière-pays ont permis aux produits fabriqués par les industries de port, de trouver des marchés de consommation de plus en plus vastes et par conséquent, ont rendu plus certain et plus rapide, l'écoulement des immenses quantités de marchandises produites par la grande industrie de l'époque contemporaine.

L'invention de la vapeur au XIX^e^ siècle est celle qui a eu les conséquences économiques les plus considérables. Nous les apercevons ici, avec une netteté remarquable dans l'enchaînement logique des faits.

L'application de la vapeur aux transports maritimes avec comme corollaire la substitution de l'acier au bois dans la construction des navires a eu comme résultat l'apparition de paquebots de fort tonnage, à grande vitesse, apportant avec eux la diminution du fret.

En même temps, elle rendait possible aux Compagnies de Navigation, l'établissement de lignes régulières, à horaire fixe, desservies par des bateaux qui, quelle que soit la longueur du chemin parcouru et la direction des vents, pouvaient arriver dans un port au jour prévu.

Son application aux transports terrestres, par la découverte des chemins de fer, mettait les marchés de l'intérieur à portée immédiate des industries installées dans les ports.

En définitive et pour remonter à la cause première de la fonction industrielle des ports, il faut arriver à la navigation à vapeur et aux chemins de fer. Son rôle commence à la date de ces deux découvertes.

Mais, pour quelles causes, les matières premières arrivées par voie de mer de l'étranger ou des colonies, s'arrêtent-elles dans les ports et ne vont-elles pas au-delà de leur voisinage immédiat. En d'autres termes, pourquoi cette « localisation » de certaines industries ?

Fort simplement parce que sous cette forme elles ne peuvent supporter les frais que représenterait leur acheminement sur des usines fonctionnant à l'Intérieur. Le bon marché de la Navigation rend possible leur arrivée à quai, mais les tarifs de la voie ferrée leur interdisent l'accès de l'arrière-pays (1).

(1) Les trois causes principales qui motivent généralement la localisation d'une industrie, à savoir : la proximité de la matière première, celle de la force motrice, ou, ce qui revient au même, le bon marché

Les matières premières que les industries de port élaborent sont essentiellement lourdes, encombrantes et de peu de valeur. Elles ne peuvent franchir les limites du port que comme produits fabriqués, parce que sous un plus petit volume ou un plus petit poids, elles représentent alors une plus grande valeur.

A plus forte raison, si ces produits sont destinés à l'exportation, les nécessités de la concurrence internationale exigent qu'ils proviennent des industries du port. Seules elles peuvent obtenir un prix de revient qui n'est pas grevé lourdement par des frais de transport élevés.

Voilà comment s'explique l'apparition de la fonction industrielle dans les ports, au milieu du XIX^e^ siècle.

Le port de Marseille a présenté à ce point de vue des avantages particuliers.

La création de nouveaux bassins, vers l'Estaque, en permettant l'accès de nombreux et puissants navires, a facilité l'arrivée de matières premières en quantités de plus en plus abondantes et a motivé la construction des usines nécessaires à leur transformation. A leur tour, celles-ci ont expédié leurs produits à l'étranger et leur écoulement a été assuré par la fréquence des départs de navires et la diversité de leur destination.

Au regard des trois principaux facteurs de la production : Nature, Travail, Capital (1), Marseille est également bien placée.

de leur transport, ainsi que les facilités de transport, se trouvent réunies dans les ports. Nous verrons un peu plus loin toute l'importance de cette question du chemin à parcourir par la matière première entre le quai de débarquement et l'usine. Elle est primordiale pour l'avenir des industries du port de Marseille.

(1) Nous ne croyons pas devoir étudier en détail les raisons qui conditionnent l'existence de la grande industrie, aussi bien dans les ports que dans les régions industrielles de l'intérieur. Les questions relatives au capital, à la main-d'œuvre, à la force motrice sont en

Le capital est abondant dans notre ville qui a toujours compté un grand nombre de négociants enrichis dans les affaires et ceux-ci soutiennent volontiers les industries locales et régionales. Au surplus, le capital, sous forme de monnaie et de titre, se déplace facilement et sa mobilité est encore accrue par le développement du crédit. Il va d'un bout du monde à l'autre à la recherche du profit à réaliser.

Il n'en est pas de même pour le travail. La main-d'œuvre n'a acquis une grande mobilité que vers la fin du XIX[e] siècle. Le problème la concernant est devenu d'ordre international à cette époque.

L'ouvrier est attaché au sol par la naissance, par les liens de la famille et par les habitudes professionnelles. En quittant une région, il est quelquefois obligé de changer de métier.

Il lui est donc assez difficile de se déplacer. L'employeur de main-d'œuvre industrielle peut, par voie de conséquence, rencontrer certaines difficultés dans le recrutement d'un personnel que les nécessités de la production actuelle rendent de plus en plus nombreux.

Mais un industriel doit non seulement trouver beaucoup d'ouvriers, il lui faut encore se procurer les spécialistes sous la direction desquels les manœuvres travaillent et qui constituent ce qu'on appelle la « main-d'œuvre qualifiée ».

D'après les chiffres de l'Inspection du Travail, le nombre des ouvriers employés en janvier 1922 dans les

grande partie en dehors de notre sujet. Nous ne dirons que ce qui intéresse spécialement notre port et plus particulièrement en ce qui concerne le capital et le rôle des banques à Marseille ; nous renvoyons à l'*Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome IX, « Le Commerce », *op. cit., Appendice*, pages 921-934.

usines de la ville de Marseille s'élevait au total à 75.996 unités (1). Trois catégories d'industries occupaient plus de 10.000 ouvriers :

Le travail des métaux	18.334
Les industries chimiques, comprenant les huileries et les savonneries	17.303
Pierres, céramiques, terrassements, constructions en pierre, force et lumière	10.048

Le reste se partageait entre le textile et le travail des étoffes, l'alimentation, les industries du bois, les papiers, cartons, industrie du livre et les cuirs et peaux.

La main-d'œuvre locale ou régionale est insuffisante à Marseille comme elle l'est en France en général. Le concours d'ouvriers étrangers et coloniaux est absolument nécessaire.

A cet égard Marseille est doublement favorisée.

D'abord notre voisine et alliée l'Italie est un des

(1) *Le Port, la Ville, la Région, op. cit.*, page 87. En 1906 la population industrielle s'élevait, pour le département des Bouches-du-Rhône, à 195.664 personnes.

Les groupes industriels les plus importants étaient :

Travail des étoffes, vêtement	34.344	personnes
Industries de l'alimentation	16.481	»
Travail du fer, de l'acier et des métaux ordinaires	16.064	»
Industries chimiques	13.331	»
Terrassement, constructions en pierre	13.046	»
Industries du bois	10.890	»
Cuirs et peaux	7.986	»
Travail des pierres et terres au feu	5.668	»

Résultats statistiques du Recensement général de la population effectué le 4 mars 1906, tome II, page 437.

Les recensements faits dans les années dont le millésime se termine par un 6 renferment principalement des renseignements détaillés sur les industries et professions exercées par la population active. Celui de 1916 n'ayant pu être effectué, nous citons les résultats de 1906.

Les publications relatives aux recensements quinquennaux ne donnent pas le détail de la population industrielle par ville. Aussi ne peut-on comparer les chiffres du recensement de 1906 avec ceux de janvier 1922, d'autant plus que dans les chiffres de l'Inspection du travail n'est pas compris le personnel de certaines industries de l'Etat, les chemins de fer, etc., qui ne sont pas soumis à son contrôle.

principaux pays d'Europe pour l'émigration. En 1922, il a été délivré, par la Préfecture des Bouches-du-Rhône, 15.503 cartes d'identité nécessaires aux étrangers pour séjourner en France, dont 10.070 s'appliquent à des Italiens (1).

Presque tous ces Italiens sont des ouvriers. La plupart restent à Marseille. Beaucoup sont employés à des travaux pénibles, comme manœuvres. Parmi l'élément étranger ils sont de beaucoup les plus nombreux. Ils abondent surtout dans les savonneries et les fabriques de pâtes alimentaires.

De même, pour les travailleurs, en provenance de l'Afrique du Nord, Marseille se trouve tout indiquée comme point de leur arrivée en France. Les Arabes, notamment les Kabyles, travaillent dans les huileries.

Ensuite, une grande partie des industries du port de Marseille peuvent employer facilement les indigènes de nos colonies, car elles ne réclament pas beaucoup de technicité. L'adaptation de ces ouvriers coloniaux, qui arrivent de pays où l'industrie n'existe pas encore, se fait ainsi plus aisément. En les employant judicieusement, suivant leurs aptitudes, ils peuvent donner d'assez bons résultats.

Avant la guerre le nombre des ouvriers étrangers à

(1) Au 31 décembre 1922, il y avait en résidence dans le département des Bouches-du-Rhône, 166.590 étrangers dont : hommes, 89.279 ; femmes, 42.063 ; enfants, 35.248. Sur ce nombre, il y avait 123.455 Italiens, dont : hommes, 62.611 ; femmes, 31.940 ; enfants, 28.904.

Au 31 décembre 1923, les chiffres correspondants étaient les suivants :

En résidence dans le département, 184.636 étrangers, dont : hommes, 100.751 ; femmes, 45.905 ; enfants, 37.980. Italiens, 130.811, dont hommes, 67.647 ; femmes, 32.536 ; enfants, 29.628.

(Renseignements fournis par M. Castres, chef du service de la carte d'identité des étrangers à la préfecture des Bouches-du-Rhône).

Marseille était déjà considérable. A la signature de la paix, il a fallu combler les vides causés par les hostilités et en appeler encore plus qu'auparavant. La recherche de la main-d'œuvre paraissait devoir être une des graves préoccupations de l'après-guerre, surtout depuis que les Italiens s'étaient mis à nos côtés et avaient, eux aussi, éprouvé des pertes cruelles.

Ces craintes étaient vaines. La main-d'œuvre est toujours abondante à Marseille et au cours des années qui viennent de s'écouler nous avons constaté au contraire que malheureusement elle l'était quelquefois trop.

Assurés de ne pas manquer de manœuvres et de travailleurs sans spécialité, les industriels marseillais peuvent également compter sur un recrutement assez facile de la main-d'œuvre qualifiée qui leur est nécessaire. La Chambre de Commerce toujours soucieuse des intérêts de ses ressortissants, a fait tous ses efforts pour développer l'enseignement technique et commercial. Par l'octroi de bourses aux élèves, elle apporte son concours au fonctionnement de l'école d'ingénieurs de la ville de Marseille. Elle subventionne l'école supérieure de commerce, le cours de mécaniciens, l'Institut d'enseignement technique supérieur rattaché à la Faculté des Sciences, etc... La Municipalité et la Bourse du Travail ont également créé des cours techniques assidûment fréquentés par l'élément ouvrier qui y acquiert les notions nécessaires à son perfectionnement.

Indépendamment du Capital et du Travail, l'industrie a besoin de la collaboration de la Nature qui lui fournit les matières premières, la force motrice et le terrain sur lequel elle bâtit ses usines.

Pour le développement industriel d'un port, la question du terrain disponible et propice à la création de vastes fabriques est primordiale.

Marseille est un port côtier. Pour satisfaire à son rôle historique d'entrepôt et de lieu de distribution de marchandises de mer entre le Levant et l'Europe Occidentale, il n'a eu besoin que d'une rade sûre et abritée en même temps qu'isolée du reste du territoire.

Cet isolement était assuré par l'étroite ceinture de collines qui entourent le golfe de Marseille, mais cette situation qui est un désavantage à notre époque est encore aggravée parce que ces collines sont très rapprochées du bord de la mer et après l'Estaque, la côte en falaise à pic ne laisse aucune place pour la construction des usines.

Lorsque le canal de dérivation de la Durance fut mis en service, beaucoup d'industriels, en vue d'obtenir à peu de frais la force motrice qui leur était nécessaire, s'installèrent sur ses bords. Mais il apparaît maintenant que pour éviter l'achat de charbon, ces derniers se sont trop éloignés du port et que cet éloignement est une cause de faiblesse pour ces industries. Les frais de camionnage de la matière première sont très élevés parce que ce transport est effectué par de nombreux camions à chevaux et des camions automobiles qui doivent accéder à des usines dont beaucoup ont été bâties à une cinquantaine de mètres d'altitude au-dessus du niveau de la mer.

Quand Marseille a développé considérablement ses industries vers 1860, et qu'il lui a fallu créer de vastes usines, les industriels ont suivi la marche progressive des nouveaux bassins dans la direction du Nord, vers

l'Estaque. Mais cette marche est actuellement difficile et deviendra bientôt impossible à cause de la falaise dont nous venons de parler.

Il n'est pas douteux qu'il y a là une situation défectueuse, bien vite reconnue, du reste, par tous, car pour atteindre le but qui lui est assigné par l'évolution économique, c'est-à-dire développer sa fonction industrielle, le manque d'espace et l'éloignement des usines sont très préjudiciables à Marseille.

Les fabriques, surtout celles qui travaillent pour l'exportation, doivent être placées au bord de la mer, ayant à pied-d'œuvre, pour ainsi dire, le combustible et la matière première. Sous peine de succomber dans la lutte, avec l'industrie étrangère, pour la conquête des marchés internationaux, elles sont obligées de s'installer au point de débarquement de leurs matières premières.

Les efforts des Marseillais tendent maintenant à trouver des terrains plus propices à l'établissement de leurs industries, en allant les chercher assez loin de leur ville, sur les bords de l'étang de Berre qui sont à une quarantaine de kilomètres. Nous aurons l'occasion de nous occuper plus longuement de cette question.

En ce qui concerne les matières premières, nous verrons que celles qui servent d'aliments aux principales industries marseillaises, viennent par voie de mer de l'étranger ou des colonies. Le bon marché des transports maritimes leur permet d'arriver au port où elles sont élaborées. C'est dans ce sens qu'on peut dire que les industries locales ont la matière première presque à pied-d'œuvre.

Pour la force motrice Marseille est relativement bien placée et sa situation est destinée à s'améliorer encore dans l'avenir, quand l'utilisation des forces hydro-électriques sera devenue plus générale.

La houille qui, en raison de sa faible valeur par rapport à son poids ne peut guère se transporter à de longues distances que par eau, arrive à Marseille en assez grandes quantités. Elle figure, en 1913, aux importations pour 1.744.968 tonnes (1) et aux exportations pour 780.045 tonnes (2), soit au total : 2.524.213 tonnes. Ces chiffres montrent la contribution formidable de la houille à l'activité du port (3).

Une partie importante des charbons étrangers importés par Marseille est destinée aux besoins de l'industrie locale.

De plus, les charbons qui arrivent par voie ferrée des

(1) Il ne s'agit là que des charbons entrés à Marseille par la voie de mer (grande navigation). En 1913, il est entré en plus :

Par chemin de fer	811.668	tonnes
Par voie de terre (charrettes)	46.000	»
Par voie de cabotage	42	»

(2) Il faut ajouter aux expéditions de charbon par Marseille en 1913 :

Chemin de fer	159.404	tonnes
Cabotage	38.000	»

(3) Pourtant Marseille n'est pas le plus grand port charbonnier de la Méditerranée. Il est dépassé par Gênes avec 3.247.951 tonnes en 1913.

D'après les chiffres de 1913, les trois premiers ports français pour l'importation des charbons, sont, dans l'ordre : Rouen, Bordeaux et Marseille.

Rouen et Bordeaux doivent leur place à leur fonction régionale. Les charbons importés par Rouen vont presque en totalité à Paris. Ceux importés par Bordeaux sont destinés pour plus de moitié aux Compagnies de chemins de fer : Compagnie du Midi, Compagnie d'Orléans, réseau de l'Etat. Ces Compagnies ont intérêt à s'approvisionner à Bordeaux, qui bénéficie d'une situation privilégiée au point de vue du bon marché des frets pour le transport des charbons anglais. Les navires britanniques qui arrivent chargés de houille trouvent facilement un fret de retour dans le transport des poteaux de mine que produisent les forêts des Landes et dont les mines anglaises font une grande consommation.

mines du Département du Gard (bassins houillers de Bessèges et de la Grand' Combe), dont la production est normalement de deux millions de tonnes, sont également utilisés par les usines de Marseille.

Enfin, Marseille est à proximité immédiate du Bassin de Fuveau où se trouvent les gisements de lignite les plus importants de France (1).

Les industriels n'ont pas hésité à adopter des chaudières spéciales pour utiliser le lignite. La production de ce combustible était de 692.000 tonnes avant la guerre.

D'après les relevés de l'Octroi, la consommation industrielle des charbons, à dix ans d'intervalle, a été la suivante :

1904	383.000 tonnes	
1913	605.000 »	(2)

Si dans le présent la situation de Marseille au regard de la force motrice nécessaire au fonctionnement de ses industries est en somme favorable, on peut affirmer que dans l'avenir elle deviendra tout à fait privilégiée. Depuis qu'on a trouvé le moyen de transporter, à de grandes distances, la force motrice produite par les chutes d'eau, la proximité de la chaîne des Alpes a pour Marseille une valeur inestimable (3).

(1) L'une des mines est même reliée au port par une galerie longue de 14 kilomètres dont l'origine est aux mines de Gardanne et l'arrivée au bassin de la Pinède. « Communication sur les travaux effectués pour le percement de la galerie de la mer », par M. Domage, ingénieur directeur de la Société des Charbonnages des Bouches-du-Rhône. *Bulletin de la Société Scientifique Industrielle de Marseille*, année 1894.

(2) Beaucoup d'usines sont en dehors du périmètre de l'octroi.

(3) La France possède une force hydraulique évaluée à 8 ou 10 millions de chevaux, dont la moitié au moins dans les Alpes. (Voir *La Houille Blanche en Provence et sur le Littoral.* Essai d'enquête économique par la Salle de Travail d'Economie politique dirigée par M. B. Raynaud, professeur à la Faculté de Droit d'Aix-Marseille. Barlatier, 1919).

La région du Sud-Est de la France est particulièrement favorisée au point de vue de l'énergie électrique (1).

Avec le Rhône, la Durance, le Verdon et le Var, la XI[e] région est celle qui présente le plus grand nombre de chutes à aménager (2).

L'aménagement du bassin de la Durance est en bonne voie et dans les projets d'utilisation de l'énergie hydro-électrique du Rhône, de puissantes stations sont prévues dont quelques-unes comme celle de Mondragon, la plus proche de Marseille, pourront fournir 70.000 HP.

Malgré la prépondérance que conserve la houille noire à notre époque, la houille blanche donnera la force motrice de l'avenir et Marseille sera appelée à retirer un bénéfice inappréciable de l'emploi de cette nouvelle richesse que la nature a mise à ses portes.

La cherté actuelle de la houille devrait amener de nombreuses usines qui utilisent encore la force motrice produite par les moyens thermiques à recourir à l'énergie électrique.

Les Sociétés qui distribuent la force électrique à Marseille, sont : La Société d'Energie Electrique du Littoral Méditerranéen, la Société du Gaz et de l'Electricité et la Compagnie d'Electricité de Marseille. La puissance en chevaux des moteurs desservis s'est élevée en 1913 à 60.000.

(1) Cette énergie est produite par des moyens hydro-électriques ou des moyens thermo-électriques, ces derniers devant être utilisés surtout comme appoint.

(2) Si la France avait une politique hydro-électrique et poursuivait la mise en œuvre de toutes ses forces hydrauliques, la région du Sud-Est et Marseille, qui en est l'exutoire naturel, en retirerait des avantages considérables,

En ce qui concerne le pétrole et le mazout, Marseille a su également se tenir au niveau des progrès de l'industrie moderne. Elle possède un bassin à pétrole avec canalisations et pompage. Il existe, dans le port, quatre postes de déchargement pour le mazout et deux postes de ravitaillement de chalands-citernes ainsi que deux stations de pompage.

Des canalisations faites aux frais de la Chambre de Commerce amènent le mazout à une fosse commune ou débouchent les canalisations des Compagnies intéressées comme la Société Maritime des Pétroles et la Société Générale des huiles de pétrole. Ces Sociétés disposent d'une installation perfectionnée comprenant notamment des pipe-line de plusieurs kilomètres de longueur et des réservoirs immenses dont les plus grands contiennent 8.000 tonnes.

Le mazout débarqué à Marseille provient principalement du Mexique, des Etats-Unis et de la Perse.

En résumé, tant au point de vue des conditions générales nécessaires à la création et au développement de la grande industrie moderne : capitaux, main-d'œuvre, forces motrices, terrains et matières premières, qu'au point de vue des conditions spéciales tendant à la localisation dans les ports de certaines catégories d'industries : bon marché des frets, régularité des transports maritimes et facilités de communication avec l'arrière-pays, Marseille est placée dans une situation très avantageuse.

La fonction industrielle devait s'y manifester très tôt et y prendre rapidement une grande extension.

La vie industrielle de notre Cité a commencé avec la Ville elle-même. Au cours de sa longue histoire, beaucoup d'industries connurent une grande prospérité. Les unes finirent par disparaître comme les manufactures d'armes, d'étoffes de soie, d'or et d'argent, les fabriques de drap et de toile, etc... Les autres, répondant à des conditions économiques plus permanentes et mieux adaptées au milieu qui présida à leur établissement, ont continué à fonctionner et comptent encore aujourd'hui, au nombre des principales industries marseillaises. Parmi ces dernières, il faut citer la minoterie, une des industries les plus puissantes de notre port ; la savonnerie, une des plus anciennes ; les tuileries, les fabriques de liqueurs, les raffineries de sucre, etc...

Il serait inexact, par conséquent, de faire remonter au XIX[e] siècle seulement, l'existence à Marseille de fabriques importantes. Mais c'est à cette époque que l'action du port devient prépondérante dans la création de nouvelles industries comme l'huilerie et la semoulerie ou dans l'impulsion donnée à des industries déjà existantes comme celle des produits céramiques.

Le rôle du port dans le développement industriel de Marseille date de l'introduction de la machine à vapeur dans les usines.

La production industrielle qui s'élevait au total à 117 millions de francs en 1830 passe en 1880 à 578 millions et à 1.037 millions en 1905 (1).

(1) A. Artaud, *Enquête industrielle faite à l'occasion de l'Exposition Coloniale de 1906*. Brochure. Marseille, Barlatier, 1906.
Valeur de la production industrielle de Marseille de 1830 à 1905 (d'après M. Artaud) :

1830	117.359.225	francs
1840	180.669.270	»
1860	326.213.007	»
1880	578.481.140	»
1900	782.079.861	»
1905	1,037.473,594	»

Pour préciser le développement industriel de Marseille et de sa région, au cours de ces dernières années, il suffira de montrer par périodes decennales, le tableau de la force motrice à vapeur ou hydraulique employée dans le département des Bouches-du-Rhône, depuis 1880.

	Machines à vapeur	Canal de la Durance à Marseille	Total
1880 . . .	12.529 HP vap.	2.392 HP hydraul.	14.921
1890 . . .	20.248 »	2.673 »	22.921
1900 . . .	41.965 »	2.666 »	44.631
1910 . . .	77.753 »	1.728 »	79.481
1913 . . .	99.460 (1) »	1.924 »	101.384 (2)

Il est intéressant de rapprocher les chiffres suivants :

	1880	1905	Accroissement
Production industrielle en millions de francs.	578	1.037	459 millions
Puissance des machines employées, en HP. . . .	14.921	63.768	48.847 »

En vingt-cinq ans, la production industrielle a progressé en valeur de près de 80 % et en puissance employée de plus de 327 %.

Du point de vue spécial auquel nous vous sommes placé, ce qui est particulièrement intéressant c'est l'examen des augmentations de tonnage provoquées au cours du XIX^e^ siècle et jusqu'à la guerre par la fonction industrielle.

Pour fixer les idées, nous avons dressé le tableau suivant :

(1) Dans les 99.460 chevaux-vapeur auxquels s'élevait en 1913 la puissance des machines employées, près de la moitié, 41.397 servaient à la production d'énergie électrique.

(2) *C. R. de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille*, année 1913, page 98.

Comparaison des principales Importatio

en 1828-186

IMPORTATIONS

	1828	1860	1890	191
Matières premières :	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonn
Huile d'olive pour fabriques	32.652	23.765	»	
Bois communs	15.500	92.068	91.944	99.4
Soufre brut	10.650	21.510	33.310	42.4
Garance	4.496	6.444	»	
Plomb	4.451	20.186	23.096	21.5
Graines et fruits oléagineux	»	102.321	339.016	589.5
Houille	»	44.700	318.500	2.089.3
Minerai de fer	»	»	76.210	4.3
Produits alimentaires :				
Blé	24.737	112.000	640.300	765.7
Sucre brut de l'étranger et des Colonies	12.426	55.244	80.677	71.2
Morue	6.266	»	»	5.6
Huile d'olive comestible	3.944	»	14.979	13.3
Riz	3.508	5.330	33.643	61.8
Café	2.549	19.384	16.377	30.8
Maïs	»	7.650	148.100	182.9
Vins ordinaires	»	3.313	118.391	77.9
Fruits frais	3.360	5.534	83.815	70.6
Avoine	»	2.500	43.500	121.5
Animaux vivants	»	3.303	42.257	50.6

(1) A l'aide des chiffres donnés par M. Masson dans l'*Encyclopédie des Bouch* produits classés les dix premiers pour le poids, pendant chacune des années consi 1913, de sorte que, pour cette dernière année, nos chiffres portent sur une vingtai

Exportations du Port de Marseille
00 et 1913 (1)

EXPORTATIONS

	1828	1860	1890	1913
Matières premières :	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
s commun	»	14.544	9.851	39.599
mb brut	2.806	12.795	9.300	11.356
ille	»	106.747	458.078	967.082
, fonte, acier	1.451	4.795	30.669	57.962
xite	»	»	»	94.253
Produits alimentaires :				
s	14.479	20.818	22.301	18.749
res raffinés	2.457	30.276	43.366	112.536
res terrés	2.387	»	»	»
ux de vie et liqueurs	4.132	4.415	6.603	6.656
	3.230	15.163	29.562	15.422
é	2.329	11.313	9.771	20.866
	2.271	9.803	19.839	24.711
ine de blé	545	28.800	53.835	179.642
noule en gruaux	»	»	28.113	64.634
Produits fabriqués :				
ons	3.617	5.016	9.638	32.107
uteilles	2.138 ?	6.219	9.327	26.713
ques, tuiles, carreaux	1.900 ?	21.862	70.918	239.713
vrages en métaux	»	16.339	29.395	34.611
urteaux	»	15.751	69.337	130.629
ments	»	»	75.888	179.092
aux	»	924	33.594	109.875

tome IX, « Le Commerce », *op. cit.*, pages 237 à 342. Notre tableau est limité aux avons pris les dix premiers produits en 1828 et nous les avons suivis jusqu'en ts,

En ce qui concerne les importations, nous constatons, à toutes les époques, la prépondérance des matières premières demandées par les principales industries marseillaises : savonneries, huileries, minoteries, semouleries, raffineries de sucre.

L'augmentation des importations provient surtout des matières premières originaires de l'étranger ou des colonies qui sont mises en œuvre en quantités de plus en plus considérables au fur et à mesure du développement de la fonction industrielle du port.

En 1828, ce sont les huiles de tout le bassin de la Méditerranée destinées aux besoins de la savonnerie qui sont au premier rang. Les graines et fruits oléagineux ne vont pas tarder à apparaître et en 1860, si les huiles d'olive pour fabriques ont diminué de 32.652 tonnes à 23.765 tonnes, en revanche, les graines et fruits oléagineux figurent aux importations pour 102.321 tonnes. Ils prennent la tête des importations de matières premières (1). L'industrie de l'huilerie est désormais plus importante que celle de la savonnerie dont jusqu'à cette date, elle n'avait été que l'auxiliaire. Il n'est pas inutile de souligner que l'introduction de l'huile de graines dans la fabrication des savons, que beaucoup d'industriels considéraient, à l'origine, comme devant porter un coup funeste à l'industrie de la savonnerie, n'a pas eu les conséquences redoutées. Si les importations d'huile d'olives pour fabriques ont diminué de 9.000 tonnes environ, celles des fruits oléagineux se sont élevées à 102.321 tonnes, compensant ainsi largement cette perte.

(1) D'après les divisions adoptées par l'Administration des Douanes, car les blés que celle-ci fait figurer aux produits alimentaires sont en réalité des matières premières qui vont en grande partie aux minoteries et aux semouleries. Leur poids est supérieur à celui des graines et fruits oléagineux.

En 1890, les graines et fruits oléagineux passent à 339.016 tonnes et à 589.597 tonnes, en 1913, prenant le deuxième rang des matières premières importées, après la houille, et le troisième rang après les blés, dans le tableau général des importations marseillaises.

Le développement des importations de blé est remarquable. Blés de la Méditerranée d'abord (Russie et Afrique du Nord), blés de l'Inde Anglaise, de l'Amérique du Sud, de l'Amérique du Nord et de l'Australie ensuite, affluent sur les quais de Marseille. De 24.737 tonnes en 1828, ils passent à 765.754 tonnes en 1913. Ils vont, pour la plus grande partie, aux minoteries et semouleries marseillaises. L'augmentation est surtout intéressante de 1860 à 1890, période des traités de commerce et du libre échange. De 112.000 tonnes en 1860, les importations atteignent 640.300 tonnes en 1890, tandis que de 1890 à 1913, où nous revenons à une politique protectionniste, elles ne s'élèvent que de 640.300 tonnes à 765.754 tonnes.

Les importations de houille se sont surtout développées de 1890 à 1913. En 1828, la houille anglaise fait son apparition avec 38 tonnes. En 1860, le tonnage n'a que fort peu augmenté, les houilles anglaises étant jusqu'alors concurrencées par les charbons du Gard qui sont employés aussi bien par l'industrie que par les chemins de fer. En 1890, les importations de houille, en provenance exclusive de l'Angleterre, s'élèvent à 318.500 tonnes et passent, en 1913, au chiffre formidable de 2.089.324 tonnes (1) avec l'appoint des envois de l'Allemagne et des Etats-Unis.

(1) Chiffres du *Compte Rendu de la Situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille*, page 292. La douane ne donne que 1.744.968 tonnes

La plus grande partie de ces charbons est embarquée à bord des navires, comme provision de bord. Toutefois, les usines locales et de la banlieue marseillaise en consomment une grosse quantité. En 1913, la consommation industrielle a atteint 716.350 tonnes.

Les sucres bruts demandés par les raffineries marseillaises apportent au trafic du port un tonnage intéressant. Après avoir fait des progrès notables au XIX^e^ siècle, les importations de sucre brut exotique sont restées stationnaires. Elles ont été concurrencées par la mise en œuvre de plus en plus importante des sucres bruts indigènes en provenance des diverses régions betteravières de la France. En 1913, nos raffineries ont utilisé :

71.266 tonnes de sucres bruts originaires de nos colonies et de l'étranger,
et 86.562 tonnes de sucres bruts indigènes.

Au Total.. 157.828 tonnes (1).

Le mouvement du port profite presque entièrement de ces 157.828 tonnes, parce que les sucres bruts indigènes arrivent à Marseille par cabotage (78.537 tonnes en 1913 contre 8.025 tonnes par voie ferrée) (1).

En somme, si l'on considère les chiffres de 1913, sur six produits dont l'importation dépasse 100.000 tonnes, deux seulement, le maïs et l'avoine, sont des produits alimentaires, les quatre autres : houille, blé, graines et fruits oléagineux, sucres, sont des matières premières nécessaires à l'industrie marseillaise. Le maïs et l'avoine

(1) *Compte Rendu de la Situation commerciale et industrielle, année 1913*, page 132.

donnent un tonnage de 300.000 tonnes environ, et les quatre matières premières : 3.600.000 tonnes (1).

Comme chiffres intéressants, nous relevons encore dans les importations de matières premières, en 1913, les bois communs avec près de 100.000 tonnes, le soufre brut 42.463 tonnes et le plomb 21.501 tonnes.

Les bois communs sont, en 1913, d'après la douane, au troisième rang des matières premières importées après la houille et les graines oléagineuses. Ils se distinguent en bois pour la construction (83.720 tonnes) et en bois merrains (15.770 tonnes). Ces importations n'ont pas progressé depuis 1860. Elles ne représentaient, en 1913, que 4,6 % des importations totales de la France. Elles sont destinées à des industries diverses (constructions navales, ameublement, tonnellerie, caisserie, etc...) qui ne figurent pas aux premières places dans l'activité industrielle de Marseille (2). Les intéressés voient dans l'amélioration du régime douanier par l'extension du bénéfice de l'admission temporaire aux bois importés, la possibilité d'augmenter le trafic.

Le soufre brut passe de 10.650 tonnes en 1828 à 42.463 tonnes en 1913, quoique sa destination ait complètement changé. Au début du XIXe siècle, il servait à la

(1)

Houille	2.089.324 T.
Blé	765.754 »
Graines et fruits oléagineux.	589.597 »
Sucres bruts	149.803 »
Total	3.594.478 »

Nous avons déjà fait remarquer qu'une part de la houille et des blés doit être mise à l'actif de la fonction commerciale du Port.

La houille, les céréales et les oléagineux représentent à eux seuls plus de 73 % des importations marseillaises.

(2) Nous voyons, au surplus, par l'examen du tableau des principales exportations marseillaises qu'une grande partie des bois communs est exportée (39.599 tonnes en 1913) diminuant ainsi l'importance des industries qui utilisent cette matière première. — La même remarque s'applique à l'affinage du plomb.

fabrication des soudes artificielles demandées par la savonnerie. On l'emploie actuellement surtout à la production de l'acide sulfurique et autres produits chimiques et aux préparations soufrées employées par la viticulture.

L'affinage du plomb brut en provenance d'Espagne est une ancienne industrie marseillaise. Après avoir passé de 4.451 tonnes en 1828 à 20.186 tonnes en 1860, les importations n'ont plus progressé d'une façon aussi satisfaisante.

Aux exportations de 1828, nous remarquons que les produits des industries marseillaises figurent pour des quantités bien modestes si on les compare aux denrées alimentaires. Les principaux de ces produits : les savons, les produits céramiques, les sucres raffinés, les farines sont déjà exportés, mais le tonnage qu'ils atteignent en 1913, nous montre d'une façon éclatante, l'influence de plus en plus prépondérante de la fonction industrielle sur l'activité du port.

Les savons passent de 3.617 tonnes en 1828 à 32.107 tonnes en 1913, quoique la plus grande partie de la fabrication soit consommée en France. Toutefois, ce progrès n'est pas comparable à celui des produits des autres industries marseillaises et ils perdent le premier rang qu'ils occupaient en 1828.

Les tourteaux qui sont un sous-produit de l'huilerie arrivent à 130.629 tonnes en 1913, démontrant ainsi ce que nous avions déjà constaté aux importations, à savoir que la savonnerie n'est plus qu'une industrie secondaire et annexe de l'huilerie.

La farine qui en 1828 ne compte que pour 545 tonnes

donne, en 1913, 179.642 tonnes et la semoule 64.634 tonnes.

Les sucres raffinés de 2.457 tonnes passent à 112.536 tonnes pour la même période.

Les progrès les plus importants sont obtenus par les industries du ciment et des produits céramiques. En 1913, le tonnage total est de :

Briques, tuiles, carreaux	239.713 tonnes
Ciments	179.092 »
Chaux	109.875 »
TOTAL	528.680 tonnes

alors qu'en 1828, il atteignait à peine 2.000 tonnes environ.

Les statistiques montrent que c'est à partir de 1860 que commence le développement des industries marseillaises dont l'essor est facilité par le régime douanier libéral, inauguré à cette époque.

Aux importations, nous avons trouvé au premier rang, les matières premières nécessaires aux principales industries marseillaises : savonneries, huileries, minoteries, semouleries, raffineries de sucre. Aux exportations, nous revoyons la prépondérance de ces mêmes industries en ce qui concerne les produits fabriqués. Une seule est venue s'ajouter à cette liste. C'est celle du ciment et des produits céramiques qui est largement la première pour les exportations de produits fabriqués.

Sur sept produits dont l'exportation dépasse 100.000 tonnes en 1913, un seul, la houille, est une matière première, les six autres sont des produits fabriqués par

l'industrie marseillaise. Ils donnent les tonnages suivants :

Briques, tuiles, carreaux	239.713	tonnes
Ciments	179.092	»
Chaux	109.875	»
Farine et semoule	244.776	»
Tourteaux	130.629	»
Sucres raffinés	112.536	»
TOTAL	1.016.121	tonnes

A eux seuls ils constituent le tiers des exportations marseillaises qui se sont élevées en 1913, au commerce général, à 3.165.734 tonnes.

La contribution des industries locales dans les exportations du port en 1913 a été évaluée à 1.340.000 tonnes, soit près de 40 % du total par M. Masson (1).

En définitive, pour les importations aussi bien que pour les exportations, on constate l'influence de plus en plus grande de l'industrie locale sur le trafic du port. Celles des industries marseillaises qui sont actuellement les plus importantes, ont progressé d'une façon constante au cours du dernier siècle. Quelques-unes n'ont fait que se développer, d'autres se sont créées, mais toutes ont montré une activité soutenue qui s'est traduite par de merveilleux résultats.

Dans le chapitre suivant, nous développerons les constatations que l'examen des chiffres vient de nous révéler, en étudiant en détail chacune de ces industries.

***

Auparavant, nous voudrions dégager une autre idée générale qui nous paraît d'un grand intérêt. L'activité

(1) *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome IX, « Le Commerce », *op. cit.*, page 328.

des commerçants marseillais et leur initiative dans la recherche de nouveaux marchés extérieurs semblent avoir été stimulées surtout par le développement de la fonction industrielle du port.

Au début du XIXe siècle, le trafic méditerranéen représentait encore plus de 60 % du trafic total. Mais, pour les raisons que nous avons précédemment indiquées, le commerce avec le Levant était frappé de décadence. Il ne faisait que péricliter malgré tous les efforts tentés par de notables négociants. D'autres Marseillais cherchèrent et réussirent, dans la Mer Noire, à nouer des relations avec les ports de la Russie du Sud d'où les arrivages de blé prirent de plus en plus d'importance. Ce pays devint le principal fournisseur des minoteries et semouleries marseillaises en même temps que l'Algérie.

Les relations de Marseille avec les ports de l'Europe du Nord, très peu importantes au début du XIXe siècle, bénéficièrent d'un grand essor du fait de l'activité du trafic avec l'Angleterre d'où arrive presque tout le charbon étranger importé.

Les échanges se développèrent également avec l'Amérique où de nouveaux marchés, comme par exemple ceux des Républiques sud-américaines, fournirent des blés à notre minoterie.

Les transactions avec nos colonies baignées par l'Atlantique, principalement le Sénégal et la Côte Occidentale d'Afrique, furent heureusement influencées par les transformations apportées dans l'industrie de l'huilerie et l'emploi de plus en plus général des graines d'arachides.

Enfin, le commerce avec les pays riverains de l'Océan Indien témoigna d'une activité croissante due au percement de l'isthme de Suez qui permit aux Marseillais d'entrer en contact plus étroit avec les marchés d'Australie, d'où ils tirèrent des blés et de l'Indo-Chine, où ils exportèrent des sucres raffinés, de la farine, etc.

En 1913, pour les différents pays en relations avec Marseille, le mouvement des marchandises s'établissait ainsi :

	Importations	Exportations	Totaux (1)
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Bassin de la Méditerranée.	1.520.457	1.429.971	2.950.428
Europe du Nord	2.111.952	349.466	2.461.418
Océan Atlantique	715.006	501.929	1.216.935
Océan Indien	917.313	173.683	1.090.996

Les marchés méditerranéens conservent encore une légère prépondérance, mais leurs transactions ne représentent plus que 38 % du total général alors qu'à la fin du siècle précédent, leur part était encore de 60 %. L'Algérie est toujours en tête, suivie de la Russie.

Le fait caractéristique, c'est le développement considérable des transactions avec les pays de l'Europe du Nord, qui égalent presque celles du Bassin de la Méditerranée avec près de 32 % du tonnage total. C'est l'Angleterre qui a augmenté extraordinairement ses exportations de charbons demandés pour le ravitaillement des vapeurs et des chemins de fer et aussi par les usines marseillaises.

Dans l'Océan Atlantique, c'est surtout les relations avec le Maroc qui ont progressé. Ce nouveau marché demande particulièrement des sucres aux raffineries

(1) Commerce général. *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome IX, « Le Commerce », *op. cit.*, pages 204, 205 et 206.

marseillaises. En provenance du Sénégal et de la Côte Occidentale d'Afrique, les quantités de produits oléagineux nécessaires aux huileries ont augmenté également. L'importance des relations avec l'Amérique du Sud et avec l'Amérique du Nord dépend beaucoup des importations de blé.

Le trafic avec les pays baignés par l'Océan Indien et avec l'Extrême-Orient est aussi devenu plus important et l'Inde Anglaise principalement a augmenté notablement ses expéditions d'arachides et de céréales.

Sans examiner en détail les divers produits entrant ou sortant par le port, nous pouvons constater que la fonction industrielle a eu une influence primordiale dans le développement des transactions des pays en relations avec Marseille.

Voici, pour les pays classés dans les dix premiers en raison de l'importance en poids de leurs transactions avec notre port, un tableau donnant le tonnage qui vient en tête de leurs importations et de leurs exportations, en 1913.

Marchandises en tête du classement (1) :

AUX IMPORTATIONS

		Tonnes
1. Angleterre	Houille	1.809.000
2. Algérie	Blé	75.427
3. Russie	Blé	342.124
4. Espagne	Vins	*15.719*
5. Inde Anglaise.....	Arachides décortiquées	144.216
6. Allemagne	Houille	186.309
7. Turquie	Fèves	*18.605*
8. Italie	Soufre	32.876
9. Etats-Unis	Blé	89.274
10. Tunisie	Phosphate	22.350

(1) Les chiffres en italiques concernent les marchandises qui ne sont pas destinées à l'industrie locale ou n'en proviennent pas.
Encyclopédie des Bouches-du-Rhône, tome IX, *op. cit.*, pages 207 à 222.

AUX EXPORTATIONS

		Tonnes
1. Angleterre	Bauxite	*40.211*
2. Algérie	Ciment, chaux, tuiles	145.995
3. Russie	Tuiles	15.368
4. Espagne	Ciment	27.479
5. Inde Anglaise.....	Tuiles	6.949
6. Allemagne	Tourteaux	56.738
7. Turquie	Tuiles	30.706
8. Italie	Ferrailles	*19.167*
9. Etats-Unis	Bauxite	*12.146*
10. Tunisie	Ciment et tuiles	22.032

Presque toutes les marchandises qui arrivent en tête aux importations et aux exportations sont à usage industriel et la prépondérance des marchandises à destination des industries locales en tout ou en partie est évidente.

***

Ce qui précède nous permet de relever un autre fait qui s'impose également à l'attention : c'est l'importance prise par le Commerce Colonial dans l'activité du port de Marseille. Le tableau suivant nous montre l'accroissement du trafic avec les Colonies :

Commerce de Marseille avec les Colonies
(tonnage des marchandises) (1)

	1830	1860	1890	1913
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Algérie	14.693	82.791	562.900	797.710
Tunisie	»	»	98.000	187.886
Sénégal	2.290	3.887	13.420	104.561
Guinée Franç....	»	»	3.830	» (2)
Martinique	9.895	14.900	16.240	24.108

(1) Masson : *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome IX, *op. cit.*, pages 201 et 226.

(2) En 1913. Les chiffres de la Guinée française figurent sous la rubrique « Côte Occidentale d'Afrique ».

	1830	1860	1890	1913
Guadeloupe	9.219	10.860	31.670	23.965
Pêc. de la Morue	7.543	5.057	4.850	1.638
Guyane	965	519	80	1.527
Réunion	9.729	15.239	19.570	20.985
Inde	»	8.401	100	91.538
Indo-Chine	»	»	9.850	87.478
Nouv. Calédonie	»	»	4.660	9.620
Maroc	»	»	»	176.922
Madagascar	»	»	»	47.537
Côt. Oc. d'Afriq.	»	»	»	45.475
Somalis	»	»	»	8.620
Afrique Equat..	»	»	»	4.467
Etab. d'Océanie.	»	»	»	1.627
	54.334	141.654	765.170	1.635.934

Par rapport au Commerce total de Marseille, les échanges avec les Colonies représentaient 14,7 % en 1830, 14 % en 1860, 24,2 % en 1890 et 20 % en 1913.

Voici les chiffres globaux pour 1913 (1) :

Année 1913	Commerce extérieur général du Port de Marseille	Commerce Marseillais colonial	
	Tonnes	Tonnes	% du commerce marseillais général
Importations	5.002.144	728.333	14 %
Exportations	3.165.734	906.009	29 %
Mouvement général..	8.167.878	1.634.342	20 %

Dans le Commerce Colonial de la France, en 1913, la part de Marseille s'est élevée à 25 % des importations et à 48 % des exportations (2).

(1) *Compte rendu de la Chambre de Commerce pour l'année 1914*, page 289.

(2) *Compte rendu de la Chambre de Commerce pour l'année 1914*, page 290. Les comptes rendus annuels de la Chambre de Commerce

Sur 1.634.342 tonnes, importations et exportations de 1913 réunies, l'Afrique du Nord, Algérie, Tunisie, Maroc, représente à elle seule 1.162.518 tonnes dont 414.304 aux importations et 748.214 tonnes aux exportations.

Cette prépondérance s'explique en grande partie par la proximité de Marseille avec ces colonies, mais à notre époque, la distance n'influe que d'une façon relative sur le prix du fret et les ports de l'Atlantique et de la Manche reçoivent des navires chargés de produits algériens. Une autre cause plus récente et qui commence seulement à se manifester, réside surtout dans le développement de l'activité industrielle de notre port.

Les blés de l'Algérie, les phosphates de la Tunisie, les oléagineux du Sénégal et de la Côte Occidentale Française d'Afrique, de l'Inde Française et de l'Indo-Chine, les sucres bruts de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion, les bois du Congo, tiennent la plus grande place dans les importations coloniales de Marseille. Toutes ces matières premières sont à destination des industries locales : minoterie, huilerie et savonnerie, raffineries de sucre, industrie de l'ameublement.

Aux exportations, les chaux et les ciments sont expédiés par grosses quantités en Algérie et en Tunisie, les produits céramiques un peu partout et notamment au Sénégal, les sucres raffinés principalement au Maroc et en Indo-Chine, les produits chimiques à la Côte Occidentale d'Afrique.

La mise en valeur de nos richesses coloniales présente

contiennent un chapitre intitulé « Marseille Colonial » dans lequel on trouve tous les chiffres intéressant le commerce colonial de Marseille groupés dans de nombreux tableaux et une étude des importations et des exportations de chaque colonie.

un caractère d'urgence qu'est venu accentuer le bouleversement des changes d'après-guerre. Indépendamment du coton que pourrait produire le Soudan Français, du lin du Maroc, de la laine de Madagascar et du Haut Sénégal, du cacao de la Côte d'Ivoire, Marseille est plus particulièrement intéressée à la production de certaines matières premières comme les oléagineux pour lesquelles elle est encore obligée de s'approvisionner à l'étranger.

A la suite d'un rapport présenté (1) sur le projet de loi déposé par M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies et portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises, Monsieur le Président de la Chambre de Commerce de Marseille s'exprimait ainsi : « L'industrie de l'huilerie se rend parfaitement compte de l'avantage qu'il y aurait à pouvoir acheter davantage de matières premières dans nos colonies. Or cet approvisionnement est souvent conditionné par l'exécution de travaux qui présentent un véritable caractère d'urgence, notamment les voies de communication. C'est ainsi que le développement de la culture de l'arachide et du mil au Sénégal dépend, dans une large mesure, de l'extension des voies ferrées. »

Souhaitons que ce projet de loi déposé depuis le 12 avril 1921 soit enfin rapporté et adopté et que les travaux envisagés donnent les résultats attendus. Les industries marseillaises qui mettent en œuvre des matières premières de nos colonies et que M. Masson appelle pour cette raison des industries coloniales (2),

(1) Par M. Henri Brenier, Marseille, Barlatier, 1923.
(2) Masson : *Marseille et la Colonisation française* (Paris, Hachette, 1911, in-8°).

trouveront dans leur réalisation de nouveaux éléments de prospérité.

***

Quelle est la part des industries marseillaises dans les importations et les exportations du port, en 1913 ?

a) Les importations se sont élevées à 5.002.144 tonnes.

Les gares maritimes de Marseille sont : les gares de la Joliette et d'Arenc auxquelles nous ajouterons la gare du Vieux-Port, quoique son trafic soit peu important.

La totalité des arrivages et des expéditions de la gare de la Joliette et de celle du Vieux-Port est destinée au port ou en provenance de celui-ci. Pour la gare d'Arenc, le dizième (1) seulement du trafic va aux quais ou en provient.

Les expéditions de la gare de la Joliette ont atteint	1.584.306 tonnes (2)
Les expéditions de la gare du Vieux-Port ont atteint	14.290 »
Les expéditions de la gare d'Arenc $\frac{807.757}{10}$	80.775 »
TOTAL	1.679.371 tonnes

Sur les importations il est donc resté dans le territoire de Marseille : 5.002.144 — 1.679.371 = 3.322.773 tonnes.

b) Les exportations ont atteint 3.165.734 tonnes.

(1) Ce renseignement nous a été donné à la gare d'Arenc (service de l'inspection divisionnaire).

M. Masson, dans l'*Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome IX, *op. cit.*, page 784, indique que la moitié du trafic de la gare d'Arenc vient du port.

(2) *Compte rendu de la Situation commerciale et industrielle*, année 1913, page 96.

Les arrivages de la gare de la Joliette ont été de	691.171	tonnes (2)
Les arrivages de la gare du Vieux-Port ont été de	27.217	»
Les arrivages de la gare d'Arenc $\frac{471.305}{10}$ =	47.130	»
TOTAL	765.518	tonnes

En conséquence, la part de la Ville dans les exportations est de : 3.165.734 — 765.518 = 2.400.216 tonnes.

Dans le mouvement total du port, importations et exportations réunies, soit 8.167.878 tonnes, Marseille a reçu ou fourni :

Importations	3.322.773	tonnes
Exportations	2.400.216	»
TOTAL	5.722.989	tonnes

De ce chiffre, il y a lieu de déduire les réexportations et les transbordements qui ont atteint 1.067.525 tonnes (1).

La part de l'industrie locale s'établit à :

5.722.989 — 1.067.525 = 4.655.464 tonnes.

Nous pouvons ainsi déterminer approximativement l'importance des trois fonctions dans le trafic général du Port, en 1913 :

Fonction industrielle	4.655.464	tonnes
Fonction régionale	2.444.889	»
Fonction commerciale	1.067.525	»
TOTAL	8.167.878	tonnes

Dans un ouvrage (2) que nous avons souvent mis à

(1) *Compte rendu de la situation industrielle et commerciale*, année 1913, page 74.

(2) *Les Grands Ports de France, leur rôle économique, op. cit.*, page 240.

contribution, M. de Rousiers donnait le tableau ci-dessous :

Tonnage en chiffres ronds des marchandises embarquées ou débarquées pour le service de l'Industrie locale (Année 1906)

Blé et farines (importation et exportation)	600.000	tonnes
Bières (exportation)	8.000	»
Graines oléagineuses (importation)	502.000	»
Huile de graines (exportation)	35.000	»
Tourteaux (exportation)	86.000	»
Savons (exportation et sortie par cabot)	56.000	»
Huiles à épurer (admission temporaire)	8.000	»
Huiles épurées (apurement des précédentes)	4.300	»
Stéarines, glycérines (exportation)	15.000	»
Soudes (exportation)	5.500	»
Riz et orges pour rizeries et malteries	50.000	»
Chaux, ciments, produits céramiques (export.)	512.000	»
Sucres bruts indigènes entrés par cabotage	46.000	»
Sucres bruts coloniaux (importation)	61.000	»
Sucres raffinés et vergeoises (exportation)	68.000	»
Sacs de jute	6.200	»
Verrerie, cristallerie	25.000	»
Papiers et cartons	10.000	»
Engrais chimiques	4.000	»
TOTAL	2.191.000	tonnes

Pour nous permettre de nous rendre compte de la place encore plus essentielle occupée par l'industrie locale, traçons un tableau analogue pour 1913.

Tonnages en chiffres ronds des marchandises embarquées ou débarquées pour le service de l'Industrie locale (Année 1913)

Blé et farines (importation et exportation)	800.000	tonnes (1)
Bière (exportation)	11.000	»
Graines oléagineuses (importation)	590.000	»
Huiles de graines (exportation)	40.000	»
Tourteaux (exportation)	133.000	»

(1) D'après le *Compte rendu annuel de la Situation commerciale et industrielle.*

Graisse végétale alimentaire (export.)	20.000	tonnes
Savons (export. et sorties par cabotage...	62.000	»
Huiles à épurer (admission temporaire)..	7.000	»
Huiles épurées (apurement des précéd.)..	5.000	»
Stéarineries, glycérines (exportation)	11.000	»
Soudes (export.) (carbonate, sulfate, etc.).	19.000	»
Chaux, ciments, produits céramiques	528.000	»
Sucres bruts indigènes (entrée par cabot.).	78.000	»
Sucres bruts coloniaux et étrangers (imp.).	71.000	»
Sucres raffinés et vergeoises (exportation).	100.000	»
Sacs de jute	7.000	»
Verrerie, cristallerie	31.000	»
Papiers et cartons	17.000	»
Engrais chimiques	10.000	»
TOTAL	2.540.000	tonnes

Ce tableau qui accuse une sensible augmentation sur celui de 1906 est bien loin cependant d'être complet et de représenter toute l'activité industrielle de notre cité avant la guerre. Des industries qui procurent au port un tonnage important de matières premières à l'importation et de produits fabriqués à l'exportation n'y sont pas mentionnées. Les tabacs fabriqués et les tabacs en feuilles, les soufres bruts et raffinés, les pétroles, les produits de l'industrie métallurgique, l'industrie du bois, etc... contribuent à l'activité maritime de Marseille. Si on ajoute à cela les charbons étrangers importés et consommés par les usines de la Ville ou de sa banlieue, on arrive à un total de plus de 4.000.000 de tonnes.

Ainsi, la fonction industrielle a trouvé dans la situation de notre port, des conditions particulièrement favorables à sa création et à son développement.

Les capitaux sont affectés volontiers à des placements industriels.

La main-d'œuvre est suffisante pour tous les besoins.

La force motrice est produite en partie par du combustible qui se trouve aux portes de la Ville et quand l'utilisation de la houille blanche sera généralisée, l'énergie mise en réserve par la Nature, dans les glaciers des Alpes, donnera aux usines marseillaises, une force motrice pratiquement inépuisable et bon marché.

La matière première arrive en quantités croissantes de nos colonies ; elle vient tout naturellement sur les quais du premier port colonial de la France.

Le prix du fret est influencé dans le sens d'un abaissement par le nombre et la puissance des Compagnies Marseillaises de navigation qui, par ailleurs, à l'aide de lignes judicieusement établies, assurent la fréquence et la régularité des arrivages.

Enfin, la Compagnie P.-L.-M., qui a le monopole des communications ferroviaires du grand port méditerranéen, est une des plus puissantes Compagnies de chemins de fer et elle a le souci de contribuer à son essor industriel en facilitant et accélérant le dégagement de ses quais ainsi qu'en améliorant les conditions de pénétration, des produits fabriqués, vers l'intérieur du pays.

Tous ces facteurs constituent les éléments fondamentaux de l'activité du port. Ils ont déjà fait la prospérité industrielle de notre Cité, mais leur action simultanée, pour être pleinement efficace, devrait être mieux coordonnée.

Les ouvriers et les industriels, les banquiers et les capitalistes, les armateurs et les Compagnies de chemins de fer, ne se sentent pas toujours assez solidaires dans l'accomplissement d'une tâche pourtant commune. L'organe centralisateur destiné à proportionner tous ces

efforts, à les diriger vers le but qui est l'extension de la puissance industrielle de Marseille, reste encore à créer.

Les membres de la Chambre de Commerce connaissent à fond les problèmes que nous avons abordés, mais cette Compagnie ne dispose pas toujours des moyens d'action de nature à apporter dans la coordination des efforts de tous, l'harmonie nécessaire à la réalisation de toutes les grandes entreprises humaines.

Ce résultat serait peut-être obtenu si on arrivait à rendre pratique la législation sur l'autonomie des ports (1).

(1) La loi du 8 juin 1920, et surtout le Règlement d'administration publique du 28 septembre 1921, ont paru assez satisfaisants pour que la Chambre de Commerce de Bordeaux, dans sa séance du 1er décembre 1922, ait décidé, à l'unanimité, de déposer la demande d'autonomie relative au port de Bordeaux. Voir Rapport du Président sur les travaux de la Chambre (années 1922 et 1923). Séance du 28 novembre 1923 et procès-verbal de la séance spéciale du 15 février 1924 consacrée à l'autonomie du Port (Deux brochures de la Chambre de Commerce de Bordeaux).

CHAPITRE III

Les principales industries de Marseille.

Notre but n'est pas de passer en revue la totalité des industries marseillaises, car elles sont trop nombreuses. La plupart des branches de l'industrie contemporaine comptent au moins quelques ateliers dans notre ville. Du reste, du point de vue auquel nous nous sommes placé, toutes ne sont pas également intéressantes et nous bornerons notre examen à celles de ces industries qui vivent du port et qui sont plus particulièrement représentatives de l'activité marseillaise.

Nous les avons réunies en trois groupes principaux : industries alimentaires, industries chimiques et industries telluriques. Dans chacun de ces groupes nous étudierons celles qui reçoivent du port ou donnent à ce dernier l'aliment nécessaire à l'industrie de l'armement dont la prospérité conditionne l'existence du port lui-même.

SECTION PREMIERE. — Les industries alimentaires, « minoteries, semouleries, pates alimentaires, raffineries de sucre ».

Les industries alimentaires fournissent de très gros tonnages de marchandises. C'est par elles que nous allons commencer notre étude.

Dans cette section nous verrons successivement les industries de la minoterie, de la semoulerie, les fabriques de pâtes alimentaires, réunies en un seul paragraphe à

cause des étroits rapports qu'elles ont entr'elles et les raffineries de sucre qui feront l'objet d'un deuxième paragraphe.

§ 1er. — *Minoterie, Semoulerie, Pâtes alimentaires.*

L'origine de la minoterie est très ancienne à Marseille. « La première preuve officielle de l'existence des moulins à eau se trouve dans une charte de l'an 1020, par laquelle Guillaume, vicomte de Marseille, fait donation, à l'abbaye de Saint-Victor, d'un moulin situé près de l'Huveaune ; c'est le moulin de Montfuron, près de Sainte-Marguerite » (1). Des moulins à vent sont également installés en Provence.

Dès le début du XIXe siècle, on introduit le moteur à vapeur dans les moulins marseillais (2).

En 1830, il existe sur le territoire de Marseille 211 moulins à eau et 2 à vapeur. L'ouverture du canal de Marseille motive la construction de nombreux moulins dans les quartiers du Merlan, de Saint-Just, de la Valentine et de la Viste. En 1890, il y a 114 minoteries dont 76 mues par la force hydraulique, 6 mues par la vapeur et 32 par les deux à la fois. Elles triturent annuellement 550.300 tonnes de blé. En 1910, d'après un recensement effectué par la Chambre Syndicale des Minotiers et Fabricants de semoules de Marseille, il y a, dans l'arrondissement de Marseille 64 moulins à blé tendre pouvant triturer annuellement 457.700 tonnes de blé,

(1) *L'industrie de la minoterie.* Conférences faites par M. Michel Storione à la Faculté des Sciences de Marseille et publiées par le journal *Thémis*, nos des 1er et 8 novembre 1919.

(2) Le premier moulin à vapeur a été installé à Marseille en 1818. - J. Julliany, *Essai sur le commerce de Marseille, op. cit.*, tome III, page 157. Ce moulin fut construit par MM. Barlatier et Armand. Il pouvait convertir en farine 225 hectolitres de blé par jour

20 semouleries pouvant triturer annuellement 170.000 tonnes (1).

En 1913, 46 moulins à blé tendre (2) et 25 semouleries ont une faculté annuelle de trituration de près de 700.000 tonnes de blé.

L'industrie de la minoterie et celle de la semoulerie se distinguent par la nature de la matière première utilisée. La première élabore les blés tendres et la deuxième les blés durs.

Le blé tendre est produit un peu partout, en France. Aussi les minoteries sont réparties sur tout le territoire, suivant les besoins de la consommation qui est générale (3).

Mais nous ne produisons pas ou presque pas de blé dur et celui que travaillent les semouleries marseillaises est de provenance exclusivement exotique (4).

La conséquence est que si la minoterie n'a réussi à s'imposer qu'avec beaucoup de difficultés, en revanche, la semoulerie a prospéré dès sa création parce que les raisons profondes de sa localisation sont réunies à un point exceptionnel dans le port de Marseille. Main-d'œuvre, matière première, débouchés, tout concourt à établir un véritable monopole au bénéfice de la semoulerie marseillaise.

(1) Renseignements extraits des conférences de M. Michel Storione, déjà citées.

(2) D'après *Le Commerce et l'Industrie de Marseille pendant les deux premières années de la guerre*, par M. H. Brenier, *op cit.*, pages 53 et 54.

(3) *Le commerce des blés et des farines à Marseille et dans la région*, Essai d'enquête économique de la salle de travail d'économie politique dirigée par M. Barthélemy Raynaud, professeur à la Faculté d'Aix-Marseille. Marseille, Barlatier, 1912.

(4) Cette expression englobe, bien entendu, les blés de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc.

Pour quelles raisons l'industrie de la minoterie a-t-elle pu se développer à Marseille ?

Sans entrer dans des détails techniques qui ne seraient pas à leur place, ici, disons seulement que la minoterie marseillaise est spécialisée dans la production des farines dites *de force,* par opposition aux farines ordinaires dites *de blancheur.* Les premières étaient surtout produites, avant la guerre, avec des blés en provenance de la Russie méridionale (1). Ces blés donnent une farine possédant une très forte teneur en gluten. Elle est expédiée par les industriels marseillais, soit directement aux boulangers de l'Intérieur, soit à des meuniers qui, ne possédant pas l'outillage approprié à la trituration des blés de force (2), préfèrent acheter ces farines spéciales et opérer avec les farines de blancheur qu'ils obtiennent de la trituration des blés tendres indigènes, les mélanges demandés par la boulangerie pour satisfaire aux désirs de la clientèle.

Cette spécialisation permet aux minoteries marseillaises de travailler pour le marché national (3).

Pour les marchés d'exportation, les relations entretenues d'une façon si suivie par Marseille, avec tous les pays baignés par la Méditerranée et le proche Orient, lui permettent d'exporter ses farines, en assez grandes

(1) Maintenant du Canada.
Il va sans dire que la cessation des importations de blés russes, depuis la révolution bolchevique, a porté un grave préjudice à la minoterie marseillaise qui, pour subsister, a un besoin absolu de ces blés.

(2) Les blés de force ne sont pas des blés durs quoique cette appellation impropre soit souvent employée.

(3) Il arrive aussi quelquefois, quand les récoltes en blé sont déficitaires en France, que la minoterie marseillaise expédie à l'intérieur du pays des farines de blancheur obtenues avec des blés d'Amérique, des Indes ou d'Australie. Mais il s'agit là d'une situation tout à fait exceptionnelle et, d'une façon générale, Marseille n'expédie ces sortes de farines que dans les départements limitrophes.

quantités, vers l'Egypte, la Turquie, l'Espagne, l'Italie et l'Afrique du Nord. Ce sont des pays où l'industrie est moins développée qu'en France et où, de tout temps, les commerçants marseillais ont lutté avec succès contre les négociants étrangers.

L'industrie de la semoulerie a eu des raisons autrement puissantes de prospérer à Marseille.

La fabrication des semoules et pâtes alimentaires qui existait déjà depuis longtemps en Italie, s'installa en France, en Auvergne, région qui produisait des blés durs. Ces semouleries expédiaient une partie de leur production sur Lyon où se créèrent les premières fabriques de pâtes alimentaires (1).

Ce n'est qu'en 1815 (2) qu'on commença à fabriquer de la semoule à Marseille, avec des blés durs venus de la Mer Noire. Les procédés de fabrication ne tardèrent pas à se perfectionner, notamment en 1856, par l'invention du « sasseur mécanique » qui permit une épuration parfaite et économique de la semoule.

Ce progrès mécanique particulièrement important, coïncida heureusement avec une amélioration des lois douanières par l'élargissement du régime de l'admission temporaire et avec la période libre-échangiste pendant laquelle les blés exotiques purent pénétrer en France, presque librement.

La semoulerie marseillaise ne tarda pas à se développer et à prendre une prépondérance telle qu'on peut dire

(1) C'est en 1804 que fut créée à Lyon la première fabrique de pâtes alimentaires. Elle employait des semoules qui lui venaient en partie d'Italie. M. Storione, *op. cit.*

(2) V. Emile Camau, *Marseille au XX^e siècle*, page 505. Marseille, Barlatier, 1905.

que Marseille jouit d'un monopole de fait, pour la fabrication des semoules (1).

Il faut voir les causes de cette situation privilégiée dans la facilité du recrutement de la main-d'œuvre (2) grâce à l'existence ancienne de la minoterie, dans les facilités d'importation de la matière première et dans la diversité des débouchés dont dispose cette industrie, tant sur le marché national que sur les marchés d'exportation.

Les pays producteurs des blés durs mis en œuvre par la semoulerie sont notamment, la Russie et l'Algérie (3). La position géographique de Marseille la prédestinait à importer cette matière première du jour où elle possèderait les moulins adaptés à sa trituration. La fonction industrielle du port ne pouvait que se manifester aussitôt.

Il s'agit, en effet, d'une matière lourde, encombrante, bien faite pour la navigation, mais qui supporte difficilement les manipulations et les frais de transport par chemin de fer, vers l'intérieur. Il n'en sera pas de même pour le produit fabriqué : la semoule (4) et c'est ainsi

(1) Sur 32 fabricants de secoules faisant partie du Syndicat général des fabricants de semoules de France, dont le siège est à Marseille, 2, rue de la République, et tous les fabricants de France, à l'exception de 6 à 8, font partie de ce Syndicat, il y a 25 fabricants dont les usines sont à Marseille et 7 dont les usines fonctionnent à l'intérieur du pays. Ces derniers sont répartis de la façon suivante : 1 à Orange, 1 à Paris, 1 à Valence, 1 à Vienne, 1 à Nice, 1 à Gerzat (Puy-de-Dôme) et 1 à Chambéry.

(2) Toutefois les spécialistes, notamment M. Storione, réclament instamment la création d'une école de minoterie, destinée à procurer aux industriels des ouvriers capables, des contremaîtres et des directeurs.

(3) Avec les Indes et les Etats-Unis d'Amérique, mais l'Afrique française du Nord produit les qualités les plus semoulières et les plus appréciées.

(4) Il faut 166 kilogr. de blé dur pour fabriquer 100 kilogr. de semoule et les frais de transport sont sensiblement les mêmes.

que la semoulerie marseillaise a une grosse clientèle dans les fabriques de pâtes alimentaires de Lyon.

A l'exportation, la bonne qualité de la production marseillaise rend le placement facile à l'étranger. Quoique pendant la guerre les Etats-Unis d'Amérique nous aient supplantés sur quelques marchés, et que le Maroc et l'Algérie soient devenus pays exportateurs, l'avenir de la semoulerie marseillaise n'est pas compromis de ce côté (1). Ses anciens clients du bassin de la Méditerranée ne peuvent que lui revenir.

Il ne faudrait cependant pas se borner à nier le péril qui est surtout réel pour la minoterie. Les débouchés extérieurs qui s'étaient fermés brusquement pendant la guerre ne se rouvrent que peu à peu à l'exportation de nos farines. Par exemple, nous ne faisons presque plus rien avec l'Egypte (2) qui était notre plus fort client en 1913 et où notre place a été prise par l'Australie.

Nous pensons qu'une des causes de cette diminution

(1) A moins que les mesures douanières de protection déjà prises par certains pays se généralisent. Ainsi la Suisse qui, avant la guerre, était un de nos principaux débouchés pour l'exportation, a des semouleries qui triturent sur place des blés américains. « La Semoulerie », rapport de M. Louis Racine, président du Syndicat général des fabricants de semoules de France, dans *Le Blé, op. cit.*, pages 296 à 299.

(2) En 1913, la France était au premier rang des pays exportateurs de farines en Egypte avec 64.297 tonnes (67.270 tonnes d'après le *Tableau général du Commerce et de la Navigation*, page 423) pour une consommation globale de 203.550 tonnes environ ; l'Australie venait au deuxième rang avec 28.595 tonnes.

En 1921, année où la France recommence à exporter, elle fournit à l'Egypte 7.621 tonnes et se place au cinquième rang.

En 1922 on constate un progrès notable. La France reprend le deuxième rang avec 26.661 tonnes, après l'Australie qui exporte 50.307 tonnes, et avant les Etats-Unis d'Amérique avec 19.100 tonnes.

En 1923, les 11 premiers mois de l'année marquent un recul sensible : 11.766 tonnes contre 24.650 tonnes pour la période correspondante de 1922 L'Australie et les Etats-Unis d'Amérique, par contre, ont doublé leurs chiffres de 1922. La France est au troisième rang.

(D'après une étude manuscrite de l'attaché commercial français près la légation d'Egypte, 28 janvier 1924. Archives du Syndicat des Minotiers, 2, rue de la République, Marseille).

provient des conditions défectueuses dans lesquelles les minoteries marseillaises sont réparties sur le territoire de la Ville.

Aucune usine ne se trouve installée dans le port même.

Primitivement, les moulins à eau ont été édifiés sur les bords de l'Huveaune et du Jarret et ensuite sur les bords du Canal de Marseille. Les moulins se sont perfectionnés et agrandis, mais ils sont restés sur les mêmes emplacements. Les bénéfices d'alors le permettaient. Maintenant la lutte sur les marchés extérieurs est mondiale. Certains anciens clients sont devenus producteurs eux-mêmes. La marge des bénéfices est réduite dans des proportions telles que les industriels marseillais n'exportent plus que difficilement.

Le camionnage dont il a été déjà parlé dans la partie générale est beaucoup trop onéreux et c'est à la minoterie marseillaise que l'on doit penser, quand on regrette de ne pas pouvoir disposer sur les quais de notre port, d'espaces suffisants pour l'installation des usines au bord de la mer. Il n'est pas douteux que : « le moulin placé sur les quais mêmes, qui pourrait recevoir les blés directement des vapeurs dans ses silos et être relié à la voie ferrée par un embranchement, présenterait de très grands avantages sur ses concurrents » (1).

L'instabilité des débouchés est nuisible à la marche régulière des minoteries marseillaises. Elle ne constitue pas la seule difficulté contre laquelle se débattent ces industries. La plus grave vient des lois douanières.

(1) Michel Storione, conférence déjà citée. Cet auteur donne encore une autre raison de l'absence de minoteries à proximité des quais. Il n'a, paraît-il, jamais été possible d'obtenir de l'administration les autorisations nécessaires pour édifier des moulins sur les quais.

Le régime douanier des blés a une influence considérable sur le développement des minoteries installées dans les ports.

Au commencement du XIXe siècle, c'est-à-dire au moment de l'introduction de la machine à vapeur dans les moulins, la politique française du blé poursuivait le but de procurer au pays les blés nécessaires à sa consommation et d'assurer aux agriculteurs un prix de vente suffisamment rémunérateur.

La règle « de l'échelle mobile » appliquée par la Loi du 2 décembre 1814 à la sortie et par la Loi du 16 juillet 1819 à l'entrée des blés, paraît vouloir répondre à cette double préoccupation (1). La loi du 15 avril 1832, votée à titre transitoire mais dont l'application dura jusqu'en 1860, devait dans la pensée de ses auteurs permettre « d'éviter le pain cher et le blé trop bon marché ». Son mécanisme pouvait se résumer ainsi : Quand sur le marché intérieur, les prix du blé sont élevés parce que les blés sont en quantités insuffisantes aux besoins, on facilite l'importation par la diminution des droits d'entrée et on entrave les exportations au moyen de droits de sortie gradués. Dans les années d'abondance, quand les prix sont avilis, on favorise les exportations par la diminution des droits de sortie et on ralentit l'importation en augmentant les droits d'entrée.

En 1861, par la Loi du 15 juin qui abolit la règle de

(1) J. Bernier. « Rapport fait au nom de la Commission des Douanes chargée d'examiner le projet de loi portant suppression du coefficient de majoration des droits de douane sur les blés », n° 7.331. Chambre des Députés, session de 1924.— H. Amé, *Etude sur les tarifs de douanes et sur les traités de commerce*, tome I, pages 107 et 108.. Paris, Imprimerie Nationale, 1876.

l'échelle mobile, commence une période libre-échangiste qui va jusqu'à 1885 et pendant laquelle s'opère le grand développement de la minoterie marseillaise. Sous la troisième République les droits à l'entrée passent successivement de 0 fr. 50 à 3 francs (Loi du 28 mars 1885), à 5 francs (Loi du 23 mai 1887), puis à 7 francs par quintal (Loi du 27 février 1894).

Toutefois, malgré ce droit écrasant, les industriels marseillais parviennent à maintenir l'activité de leurs usines à l'aide de certaines facilités qui leur sont permises. Les blés qui, à leur arrivée, sont déclarés pour l'admission temporaire (1) ne paient pas de droits à

(1) Le système de l'admission temporaire des blés est actuellement régi par la loi du 4 février 1902 modifiée par celle du 28 juin 1912. Les droits afférents aux blés déclarés à l'arrivée pour l'admission temporaire sont consignés au moment de l'importation. Les blés importés doivent entrer directement dans l'usine du meunier importateur et les produits fabriqués être exportés directement. Ces mesures sont destinées à assurer l'identité de l'importateur et de l'exportateur, en rendant incessibles les acquits à caution. On maintient l'équivalence entre le produit importé et le produit exporté, c'est-à-dire on écarte la formule de *l'identique absolu*, comportant à la fois identité de personne et identité de produit. Un délai d'apurement (3 ou 4 mois suivant le cas) est accordé et les droits consignés sont remboursés au moment de l'exportation, si elle a lieu dans le délai prévu.

Tous ces points, ainsi que ceux du régime douanier, sont traités d'une façon très complète par M. M. Storione dans les conférences déjà citées et surtout dans son rapport « La Meunerie et l'Exportation », présenté en sa qualité de vice-président de l'Association Nationale de la Meunerie Française, lors de la Semaine Nationale du Blé tenue à Paris en 1923. Voir *Le Blé, production, industrie de transformation, commerce, Compte rendu des travaux de la Semaine Nationale du Blé*, pages 270 à 289, Paris, 1923.

Michel Storione. « La Minoterie, le Blé et le Commerce des farines », Article du *Journal Commercial et Maritime de la Société pour la Défense du Commerce et de l'Industrie*, n° du 19 mars 1923.

Le régime de « l'Echelle Mobile », qui a été en vigueur pendant une quarantaine d'années, n'a pas assuré la stabilité des prix. C'est au cours de cette période que les variations de prix ont été les plus brusques et les plus considérables.

En ce qui concerne les heureuses conséquences de la suppression de « l'Echelle Mobile » sur le développement de la minoterie marseillaise, voir *Compte rendu annuel de la situation industrielle et commerciale de la circonscription de Marseille*, année 1861, pages 18 à 26 et pages 107-108.

condition que la quantité correspondante de farine soit présentée à l'apurement dans un port quelconque de la France ou à la sortie par une gare frontière ouverte au transit. Les Marseillais qui travaillent beaucoup pour les marchés de l'Intérieur évitent le paiement des droits en cédant leurs acquits-à-caution aux industriels du Nord de la France qui exportent leurs farines à l'étranger. Par la Loi du 4 février 1902, cette cession est interdite et pour écouler leur production, ils doivent alors diriger surtout leurs efforts vers la conquête des marchés étrangers.

En 1913, l'Industrie de la Minoterie traverse une période favorable. La guerre balkanique oblige la Grèce et la Turquie à faire venir de Marseille d'importantes quantités de farine. Mais la guerre avec l'Allemagne survient et bientôt cette industrie est soumise aux restrictions qui lui sont imposées par un organe du Gouvernement : « Le Ravitaillement Civil ».

Le droit d'entrée de sept francs par quintal, comme auparavant dans différentes autres circonstances critiques, est suspendu par décret, à la veille de la guerre, le 31 juillet 1914.

Dès le mois d'octobre 1915, l'Etat devient le grand fournisseur des blés. Il rétablit le droit de sept francs par quintal (Loi du 16 octobre 1915). Il est le seul acheteur à l'étranger et les quantités importées s'accroissent avec chaque année de guerre en raison du déficit de plus en plus considérable des récoltes françaises.

Divers décrets qui régissent l'industrie de la minoterie fixent le prix de cession des blés aux industriels par l'Etat et le prix de vente des farines. Ces prix augmentent à mesure que les décrets se succèdent, mais ces

modifications n'ont pas pour effet de rendre à la minoterie sa prospérité d'avant-guerre. La production est souvent réduite de plus de 50 % (1). Le travail des usines est restreint et irrégulier. Les difficultés sont encore augmentées par l'élévation du prix des sacs destinés au logement des farines.

Le 1er août 1921, date fixée par la Loi du 9 août 1920, la liberté est rendue au commerce des grains. Auparavant, le droit de douane sur les blés étrangers a été porté de 7 francs à 14 francs par quintal (Décret du 28 juin 1921), augmentant ainsi lourdement les charges de la Minoterie Marseillaise. Aussi ne travaille-t-elle presque plus que pour l'exportation. En 1921, les expéditions par terre se sont élevées à 884 tonnes de farine contre 12.820 tonnes par mer. Par décret du 6 janvier 1924, le droit sur les blés étrangers a été ramené à 7 francs, par la suppression jusqu'à nouvel ordre et en tout cas au plus tard jusqu'au 1er août 1924, du coefficient de majorations des droits de douane.

Un dernier arrêté interministériel (2) du 30 janvier 1924 interdisait l'exportation des farines d'une façon absolue. Sur des démarches entreprises par les fabricants marseillais, et après avis de la Commission de Contrôle des importations et des exportations, la Direction des Douanes a fait connaître, par Dépêche du 7 février 1924 (3) que la réexportation des farines de blé dur était autorisée sans restriction et celle des farines de blé tendre, à raison de 50 % des quantités de blé importées sous le régime de l'admission temporaire.

(1) C'est malheureusement le cas encore actuellement.
(2) Finances et Agriculture.
(3) Archives du Syndicat des Minotiers, 2, rue de la République, Marseille.

En définitive, on conçoit aisément que toutes ces variations et ces restrictions exercent une influence néfaste sur le développement de l'industrie de la minoterie dans les ports. On peut s'étonner même que cette industrie ait été si florissante à Marseille. Il faut en rendre hommage à la tenacité, à l'expérience et à l'initiative de ses industriels qui ont su tirer parti d'une situation privilégiée malgré tout.

Favorisée par sa position géographique, Marseille a mis non seulement à profit l'obligation pour la France d'importer des blés étrangers pour sa consommation, mais encore et surtout a attiré dans son port les blés durs que notre sol ne produit pas.

Installée en face de ce véritable grenier qu'est l'Algérie, reliée par une navigation intense à tout le bassin de la Méditerranée et notamment avec les ports russes de la Mer Noire, grands exportateurs de blés, de blés durs particulièrement, Marseille devait nécessairement être appelée à importer par grandes quantités cette matière première que ses nombreux navires trouvaient amoncelee sur les quais des ports qu'ils fréquentaient assidûment. Et ce transport s'offrait d'autant plus à l'activité de ses armateurs qu'il s'agissait d'une de ces marchandises sans « personnalité », que l'on peut transporter, « en vrac » et par grandes masses et qui réalisent le désir de toutes les compagnies de navigation de voir leurs bateaux assurés d'une cargaison complète, certaine et rémunératrice.

Par ailleurs, ses industriels se sont tenus constamment à hauteur de la consommation, l'ont stimulée même et se sont servis de leur expérience industrielle pour rechercher de nouveaux moyens de fabrication ou de

nouveaux produits comme la semoule, réussissant à expédier leur production sur tous les marchés méditerranéens et aussi sur les marchés coloniaux.

En 1913, il est entré à Marseille 765.753 tonnes de blés étrangers ou algéro-tunisiens. Les importations pour la France entière s'étant élevées à 2.206.931 tonnes, c'est donc plus de 34 % que représente la part de Marseille (1). Les plus grandes quantités arrivent des pays suivants :

	1913 (2)		1920 (2)	
Russie (Mer Noire)	342.123	tonnes	»	tonnes
Indes Anglaises	94.690	»	»	»
Etats-Unis	89.274	»	109.825	»
Algérie	75.427	»	8.949	»
République Argentine .	65.799	»	143.666	»
Roumanie	49.329	»	»	»
Australie	»	»	164.889	»
Canada	»	»	58.769	»

(1) Les chiffres de la douane pour Marseille ne comprennent pas les blés déclarés à l'arrivée au port, pour le transit international.

(2) *C. R. de la situation industrielle et commerciale de la circonscription de Marseille,* année 1913, page 104, et année 1920, page 14[illegible]

Les chiffres de 1923 nous ont été donnés par MM. F. et M. Palm, courtiers à Marseille. Ils sont rassemblés dans le tableau suivant :

Pays	Blés tendres	Blés durs
	Tonnes	Tonnes
Russie d'Europe	23.732	5.026
Amérique du Nord.....	257.958	30.309
La Plata	96.356	»
Australie	25.095	»
Principautés danubiennes et Turquie.	4.128	920
Indes	4.715	1.375
Maroc	1.291	651
Tunisie	21.055	23.340
Algérie	43.854	81.690
Port-Saint-Louis-du-Rhône et Italie..	873	»
Total.....	479.057	143.311
Total général.....	622.368	

La douane de Marseille ne donne que 504.129 tonnes. La différence représente le transit international.

Nous avons rapproché les chiffres de 1920 de ceux de 1913 pour montrer que la guerre et la révolution russe ont eu comme conséquence de fermer ce dernier marché aux demandes des commerçants marseillais et les ont obligés de s'adresser à de nouveaux pays producteurs comme l'Australie qui passe au premier rang des fournisseurs de Marseille.

La presque totalité de ces blés est destinée aux minoteries et semouleries locales et de la région. Les réexportations de blés en grains sont fort peu importantes : 12.600 tonnes en 1913 et 1.208 tonnes en 1920.

En 1913, la minoterie marseillaise a expédié 109.500 tonnes de farine par chemin de fer vers l'intérieur de la France et vers la Suisse (1), et elle a exporté 169.800 tonnes par voie de mer. Les exportations pour la France entière se sont élevées à 279.608 tonnes. Les seules exportations marseillaises par voie de mer représentent donc 59 % environ de l'exportation totale française.

Les principaux pays destinataires sont les suivants :

	1913 (2)	1920 (2)
Egypte	35.987 tonnes	563 tonnes
Turquie	29.685 »	88 »
Italie	16.052 »	» »
Maroc	15.103 »	2 »
Espagne	12.987 »	1 »
Grèce	12.582 »	85 »

Les meilleurs clients de la Minoterie Marseillaise se trouvent dans le bassin de la Méditerranée. Elle expédie toutefois, mais en petites quantités, ses produits dans

(1) 20.243 tonnes de farine pour la Suisse.
(2) *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle*, année 1913, page 113, et année 1920, page 152.

d'autres pays et notamment dans nos colonies du Sénégal, de la Guinée, de Madagascar, de la Réunion et de l'Indo-Chine.

La comparaison des chiffres de 1913 avec ceux de 1920 montre la crise redoutable que traverse l'industrie de la Minoterie. Les exportations pour 1920 se réduisent à presque rien : 2.485 tonnes au total et il est entré, par Marseille : 4.950 tonnes de farine en provenance surtout d'Amérique (1).

L'Industrie Marseillaise de la semoulerie a, en 1913, exporté 53.838 tonnes dont la plus grande partie est allée vers le Maroc et la Suisse. Voici classés par ordre d'importance les principaux clients de Marseille :

Maroc	20.722	tonnes (2)
Suisse	15.883	»
Egypte	5.002	»
Espagne	4.455	»
Italie	3.177	»
Turquie	3.156	»

(1) Il est vrai qu'en 1918 et 1919, les quantités de farines importées par Marseille avaient été beaucoup plus importantes : 42.120 tonnes en 1918, et 34.638 tonnes en 1919. Ceci s'explique parce que l'Etat était le seul acheteur pendant cette période. Le droit de douane ne jouait pas et le système de la réquisition fonctionnait encore. Ce dernier n'a été aboli, en partie, que l'année suivante. Par la loi du 5 mai 1921, le Gouvernement a rendu libre à l'intérieur du territoire la circulation des blés et des farines destinées à la fabrication du pain.

Les exportations, comme nous l'avons précédemment indiqué, restent soumises à de nombreuses restrictions.

Les chiffres de 1921 et 1922 montrent une amélioration sensible de la situation. Les voici d'après les états de douane :

Année 1921 : farines exportées, 13.704 tonnes ; farines importées, 2.228 tonnes.

Année 1922 : farines exportées, 59.561 tonnes ; farines importées, 2.479 tonnes.

Les expéditions par chemin de fer ont atteint :

En 1921 : 108.724 tonnes.

En 1922 : 109.544 tonnes

Le retour à la liberté des exportations permettrait sans doute à la minoterie marseillaise de retrouver rapidement sa prospérité d'avant-guerre.

(2) *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle*, année 1913, page 114.

Autriche	1.687	tonnes
Tunisie	1.629	»
Tripoli	1.566	»
Algérie	1.424	»
Grèce	1.065	»

Les exportations de semoule par Marseille ont presque cessé durant la guerre. Pendant cette période, la semoulerie a surtout travaillé pour les besoins de l'Intendance. En 1920 (1), les exportations n'avaient pas encore repris. « Le Ravitaillement Civil » a contrôlé la semoulerie comme il a contrôlé la minoterie. En somme, les fabricants de semoule ont travaillé pour le service du ravitaillement qui leur cédait le blé dur dont ils avaient besoin. Ces quantités ont toujours été insuffisantes et il en est résulté un ralentissement dans le fonctionnement des usines et quelquefois même, un arrêt complet pour de courtes périodes.

Les fabriques de pâtes alimentaires (2) traversent également une période peu propice. Leur sort est intimement lié à celui de la semoulerie. Il y a à Marseille, 32 usines. En 1913, elles avaient exporté 7.335 tonnes. Ce chiffre n'est pas considérable, mais il est intéressant parce qu'il représente des envois effectués à peu près dans toutes les parties du monde ainsi que le montre le tableau ci-après :

(1) En 1922, les exportations de semoules ont atteint 3.636 tonnes d'après les états de la douane.

(2) Voir « L'industrie des pâtes alimentaires », rapport de M. Vincent, président de la Fédération des Syndicats de Fabricants de pâtes alimentaires de France. *Le Blé, op. cit.*, pages 300 à 305

Pâtes alimentaires
Exportations en 1913 (1). *(Commerce général).*

Destination	Tonnes	Destination	Tonnes
Russie	1	*Report...*	3.293
Suède	26	Etats-Unis	1.044
Norvège	8	Mexique	45
Danemark	43	Nouvelle-Grenade	2
Angleterre	530	Brésil	27
Allemagne	100	Républ. Argentine	24
Pays-Bas	113	Pérou	»
Belgique	1.177	Canada	169
Suisse	105	Haïti	19
Portugal	7	Cuba	12
Espagne	145	Algérie	1.132
Autriche	19	Tunisie	217
Italie	2	Sénégal	58
Roumanie	63	Cot. Occ. d'Afrique	25
Grèce	21	Madagascar	73
Turquie	130	Réunion	16
Malte et Gibraltar	4	Somalis	8
Egypte	32	Indes françaises	10
Tripoli	3	Indo-Chine française	206
Maroc	418	Nouvelle Calédonie	68
Maurice	59	Guyane française	38
Indes anglaises	54	Martinique	20
Indes hollandaises	73	Guadeloupe	46
Chine	116	Autres pays	128
Japon	14	Zone neutre	311
Australie	28	Provisions de bord	344
A reporter...	3.293	TOTAUX	7.335

Cette diversité dans les destinations révèle que les produits des fabriques marseillaises sont justement appréciés dans le monde entier et qu'il leur suffirait d'une législation favorable pour être exportés en quantités considérables. Les pâtes alimentaires de Marseille sont des produits de choix qu'une clientèle spéciale

(1) *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille,* année 1913, page 119.

demandera toujours, mais pour en faire un article d'exportation pouvant fournir un tonnage intéressant pour nos navires, il est nécessaire qu'elles puissent être livrées à des prix égaux ou peu supérieurs aux pâtes de qualité courante que produisent de plus en plus les industries locales qui se sont créées un peu partout chez nos clients d'outre-mer.

Pendant la guerre, la sortie des pâtes alimentaires a été prohibée. Les fabriques travaillaient avec les semoules que leur fournissait le ravitaillement. Ces quantités n'ont jamais atteint 900 tonnes par mois, alors qu'elles peuvent utiliser 90 tonnes par jour.

La fabrication était entièrement réquisitionnée par le ravitaillement. La réquisition a été levée en 1919 mais les exportations n'ont pas repris leur activité. En 1920, elles ne se sont élevées qu'à 350 tonnes (1).

Nous avons vu plus haut qu'en 1920, il était entré à Marseille plus de farine qu'il n'en était sorti. Ce serait une constatation peu rassurante pour l'avenir de la minoterie marseillaise dont la prospérité dépend de l'importance de ses exportations, si cette situation n'était pas due à des causes momentanées qui ne tarderont pas à disparaître. Par exemple, un des plus importants fournisseurs de Marseille ne nous expédie presque plus de blé. C'est la Russie qui, à elle seule, avait en 1913 fourni 342.123 tonnes de blé. Dans l'intérêt de Marseille, il est à souhaiter que des relations soient renouées avec la Russie du Sud par les ports de la Mer Noire. La Chambre de Commerce a pris une initiative intéressante dans ce sens en proposant aux autres

(1) En 1922, 1.578 tonnes.

chambres de commerce de France de créer un service de renseignements en Russie. Il faut espérer que cette création sera réalisée et qu'une sécurité suffisante pourra être assurée aux commerçants marseillais qui s'empresseront de faire revivre l'important courant d'affaires qui unissait notre port au grand Empire Slave (1).

La baisse de nos exportations en farines, semoules et pâtes alimentaires est très certainement causée par les difficultés provenant de l'état défavorable de notre change avec la plupart des pays étrangers (2), difficultés qui mettent notre industrie dans des conditions d'infé-

(1) En attendant, les commerçants marseillais importateurs de céréales, après avoir pris les précautions nécessaires pour la sécurité de leurs transactions, ont réussi à renouer des relations assez suivies avec la Russie. Depuis septembre 1923, des vapeurs russes chargés de blé arrivent dans notre port. D'après MM. F. et M. Palm, courtiers à Marseille, il est arrivé en 1923, 28.758 tonnes de blé russe suivant détail ci-après : 1° de Novorossik ; 2° de Taganrog :

Septembre		Octobre		Novembre		Décembre		Total	
Tendres	Durs	Tendres	Durs	Tendres	Durs	Tendres	Durs	Tendres	Durs
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.418	»	4.034	2.925	6.969	»	11.311	1.401	23.732	4.326
»	»	»	»	»	»	»	700	»	700
						Total.....		23.732	5.026
						Total général.....		28.758	

Ces chiffres sont relevés par MM. Palm d'après les bulletins de l'Agence Havas, qui les prend elle-même sur les connaissements.

Les statistiques de la Douane ne distinguent pas les blés durs, des blés tendres. C'est une lacune regrettable. Elle a fait l'objet du vœu suivant: « La Semaine Nationale du Blé considérant: « que les emplois de blé dur étant nettement distincts, les uns servant uniquement à la fabrication des pâtes alimentaires, les autres à la fabrication du pain, demande à M. le Ministre des Finances d'ordonner au service des douanes de publier séparément les chiffres des importations de blés durs ; de la confusion entre les deux espèces de blé, naît des causes d'erreur pour le calcul des besoins nationaux qui sont préjudiciables à une saine appréciation de l'importance à donner aux importations ». — *Le Blé, op. cit.*, page 299.

(2) Car il s'agit d'industries dont la matière première est achetée à l'étranger pour la plus grande partie.

riorité trop grandes pour qu'elle puisse lutter avec succès contre la concurrence internationale. De ce côté, on peut espérer également qu'une amélioration est probable et que la minoterie marseillaise parviendra à exporter ses produits à ses anciens clients. Pour certains pays comme la Turquie qui a reçu en 1913, 29.685 tonnes de farine, la réalisation de la paix en Orient nous ramènera vraisemblablement cet important débouché (1).

Voici pour 1913, année d'activité normale et dont nous espérons que les chiffres se retrouveront bientôt, le tableau des importations et des exportations dus à l'activité de l'industrie de la minoterie et de ses annexes :

	Importations	Exportations
Minoterie	765.753 ton. blé (2)	169.814 ton. farine (3)
Semoulerie	» »	53.838 »
Pâtes alimentair.	» »	7.335 »
TOTAL ..	765.753 tonnes	230.987 tonnes
	996.740	

En chiffres ronds : 1.000.000 de tonnes de marchandise ; voilà la contribution totale des blés et des produits de la minoterie et de ses annexes dans le mouvement du port. Les blés attirés par les minoteries de l'intérieur et

(1) La fédération intersyndicale des industries de la minoterie, de la semoulerie et de la biscuiterie a reçu au commencement de 1924 de nombreuses demandes de représentation émanant de Grèce et de Turquie.

(2) Il conviendrait de retrancher de ce chiffre les exportations de blé par mer qui se sont élevées à 12.636 tonnes et les expéditions par cabotage et voies ferrées destinées aux industries de l'intérieur. Mais les chiffres du cabotage ne séparent pas les grains des farines et les statistiques des chemins de fer concernent toutes les céréales sans distinction.

(3) Il y aurait lieu de déduire de ce chiffre la part de farine expédiée par les minoteries de l'intérieur et destinée à l'exportation.

les farines exportées par elles ne dépassent pas 200.000 tonnes. C'est donc en définitive 800.000 tonnes qui sont procurées au trafic du port par cette seule branche de l'activité marseillaise. C'est une part considérable puisqu'elle représente à elle seule près de 10 % de tout le mouvement du port.

§ 2. — *Raffineries de Sucre.*

De très bonne heure, les Marseillais ont fait le commerce du sucre.

Dès le XIIIe siècle, ils allaient le chercher à Alexandrie qui fournissait du sucre en pain et du sucre en poudre. Ce n'est que quatre siècles plus tard, en 1674, que la première raffinerie de sucre fut établie à Marseille (1).

A cette époque, les sucres employés avaient une seule origine : la canne à sucre. Les pays producteurs étaient surtout nos colonies des Antilles et l'Amérique.

La raffinerie de sucre réunissait ainsi, au plus haut point, toutes les conditions particulières qui caractérisent ce que nous avons appelé, au cours de cet ouvrage, « L'Industrie de Port ». La matière première était produite principalement dans nos colonies où l'industrie de la raffinerie n'existait pas. Nos bateaux qui y transportaient les marchandises de la Métropole avaient la possibilité de s'y lester en y prenant des sucres bruts et de rentrer ainsi en France avec de bons retours.

D'autre part, pour lutter avec succès sur les marchés extérieurs contre la concurrence internationale, le sucre raffiné destiné à l'exportation doit parcourir le moindre

(1) J. Julliany. *Essai sur le commerce de Marseille, op. cit.*, tome III, page 213.

chemin de la fabrique au quai d'embarquement. Il est nécessaire qu'il soit produit dans le port même.

Aussi la première raffinerie marseillaise créée au XVII[e] siècle, travailla-t-elle pour l'exportation. C'était même la seule raffinerie de France qui expédia ses produits à l'étranger. Plus tard, le sieur Maurellet qui la dirigeait, obtint le privilège de monopoliser les importations de sucre raffiné en France, par Marseille.

En présence des quantités de sucre brut que la seule raffinerie existante ne parvenait pas à employer et qui étaient réexportées pour l'Italie et la Hollande, d'autres raffineries s'établirent dans le but de travailler soit pour la ville (1), soit pour l'exportation. En 1740, le privilège institué en faveur du sieur Maurellet fut aboli et dès cette époque la raffinerie marseillaise connut une grande prospérité.

En dehors des périodes de révolution ou de guerre qui ont toujours des conséquences défavorables sur le mouvement des affaires, la raffinerie marseillaise réalisa des progrès constants. En 1830, il existait dix-sept raffineries en activité. Les établissements de Marseille étaient de beaucoup les plus importants de France après ceux de la région parisienne. Leur production s'élevait à 9.800 tonnes et valait 16.000.000 de francs.

Un fait économique important à signaler est l'apparition du sucre de betterave à l'époque du « Blocus Continental ». Après de nombreux essais effectués avec des produits divers, tels que pommes, poires, cerises, figues, etc... et un semblant de succès obtenu avec le raisin, on s'était enfin arrêté à la betterave. Les progrès furent rapides à l'abri des tarifs de protection (2). La lutte ne

(1) Marseille jouissait alors de la franchise.
(2) Le sucre brut provenant de la betterave ne supportait aucune imposition.

tarda pas à s'engager entre les partisans du sucre de betterave et ceux du sucre de canne. Les droits établis favorisèrent le premier au détriment des sucres coloniaux et étrangers.

Cette situation porta un certain préjudice à l'armement maritime qui vit diminuer l'importance de ses transports de sucre colonial, mais elle ne nuisit pas trop aux intérêts du port ni à ceux de la raffinerie de Marseille qui put se ravitailler assez aisément en sucre brut indigène par le moyen du cabotage.

Durant le dernier siècle, le nombre des raffineries diminua beaucoup, mais leur production, en revanche, augmenta considérablement. La diminution du prix du sucre en avait accru la consommation.

Au cours du XIX[e] siècle, les importations de sucre brut furent marquées par la diminution des arrivag de sucre brut originaire des colonies et de l'étranger au bénéfice du sucre brut indigène. Les exportations de sucre raffiné, cantonnées d'abord dans le bassin de la Méditerranée avec, comme principaux débouchés, l'Italie, le Levant et l'Afrique du Nord, se répandirent bientôt hors de ses limites pour aller jusque dans les Indes Anglaises, en Indo-Chine, en Argentine et au Sénégal, pendant que les marchés méditerranéens se renouvelaient, l'Italie par exemple étant remplacée par la Turquie.

En 1913, l'importation des sucres bruts s'est élevée au total à 157.828 tonnes, se décomposant comme suit :

Colonies françaises	53.380	tonnes (1)
Etranger	17.886	»
Sucres indigènes	86.562	»

(1) Ce chiffre assez bas est surtout dû à une mauvaise récolte. *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle,* page 132.

Les sucres bruts indigènes arrivent presque en totalité par cabotage : 78.537 tonnes sur 86.562. L'activité du port ne souffre donc pas de la faiblesse relative des importations de sucres coloniaux et étrangers.

Les exportations de sucre raffiné ont atteint 93.291 tonnes. Les principaux destinataires étaient :

Le Maroc	45.899	tonnes
L'Algérie	21.283	»
Le Golfe Persique	8.516	»
L'Espagne	4.743	»
La Turquie	4.615	»

Les raffineries marseillaises bien placées pour ravitailler l'Afrique du Nord ont largement profité de l'accroissement des besoins de cette région et particulièrement du Maroc, malgré la concurrence des sucres étrangers, belges principalement. L'augmentation de la consommation en France a également influé heureusement sur leur activité.

Elles sont au nombre de deux seulement (1) avec trois usines, mais elles ont pu produire en 1913, 146.477 tonnes (2) et elles marchent actuellement vers une production annuelle de 200.000 tonnes.

Pendant les hostilités, le Gouvernement a contrôlé étroitement le commerce des sucres dont il a réglementé

(1) La plus importante raffine à elle seule, actuellement 150.000 tonnes par an. Son capital social est de 38.500.000 francs. Elle occupe une superficie de 150.000 mètres carrés Elle exporte ses sucres en Algérie, en Tunisie, au Maroc, à Madagascar, dans les Indes, au Tonkin, etc. Elle est également le principal fournisseur des départements du Midi, du Centre et de l'Est de la France. Grâce à l'excellence de ses produits obtenus par les procédés les plus modernes, sa marque se répand de plus en plus et lutte avec avantage sur les marchés extérieurs avec les sucres étrangers. Elle fait prime au Maroc et sur les marchés du Golfe Persique.

(2) La production totale de la France s'est élevée à 975.000 tonnes.

les importations, les exportations et la consommation (1). Il s'est réservé le monopole des importations de sucre brut dont il a approvisionné les raffineries. Il a de même fixé le prix de vente des sucres raffinés. Depuis le 1er avril 1920, les raffineries ont pu procéder elles-mêmes à leurs achats de sucre brut et l'interdiction d'exportation a été tempérée par l'octroi de licences particulières.

La guerre a eu évidemment sur l'industrie de la raffinerie de sucre, des répercussions fâcheuses. La production de la France qui, pour la campagne 1913-1914, avait dépassé 800.000 tonnes était tombée pendant celle de 1918-1919 à 100.000 tonnes. Il n'y avait presque pas de sucre indigène en raison de l'envahissement du Nord de la France et il était difficile d'avoir des sucres exotiques à cause de la rareté du fret qu'on ne pouvait obtenir pour les besoins commerciaux. Or, en 1918 la production des raffineries marseillaises s'est élevée à 68.693 tonnes, celles-ci bénéficiant des plantations de betteraves des départements du Vaucluse, de la Drôme et du Gard. C'est un résultat véritablement remarquable et qu'il importe de souligner, pour montrer la vitalité de cette industrie. A Marseille elle se trouve même dans cette situation privilégiée de recevoir par mer, sa matière première des colonies et de l'étranger, et par canaux celle de la France continentale.

Aussi a-t-elle traversé la terrible crise de la dernière guerre sans éprouver de trop graves dommages. Au plus bas, en 1918, sa production était inférieure de moitié seulement à sa production d'avant-guerre : 68.693 tonnes contre 146.477 tonnes en 1913.

(1) En instituant le carnet de sucre et des Comités départementaux chargés de la répartition.

En raison de l'envahissement du Nord de la France et de la destruction de nos sucreries (1) poursuivie systématiquement par les allemands, la production du sucre de betterave a été réduite considérablement. De 850.000 tonnes en temps normal elle était descendue, en 1915, à 150.000 tonnes. Mais Marseille n'a pas trop souffert du manque de matières premières grâce aux achats de sucre brut effectués dans nos colonies des Antilles, aux Etats-Unis et en Egypte, et à la culture de la betterave dans nos départements limitrophes. C'est ainsi qu'ont été remplacés les arrivages de sucre de betterave qui de 86.562 tonnes en 1913 étaient tombés à 4.360 tonnes en 1915 et avaient presque complètement cessé en 1917, 1918 et 1919.

Les exportations de sucre raffiné se sont également maintenues par suite surtout des demandes de l'Algérie et du Maroc. En 1920, elles se sont relevées à 71.265 tonnes contre 93.291 tonnes en 1913.

En somme, et pour prendre comme base de notre conclusion les chiffres de 1913, la presque totalité des importations de sucre brut et la plus grande partie des exportations de sucre raffiné profitent à l'Armement et viennent augmenter le trafic du port. En effet, sur 157.000 tonnes de matières premières, 8.000 tonnes seulement sont apportées par chemin de fer, tout le reste arrive par bateau et les expéditions par voie ferrée ne se sont élevées qu'à 34.432 tonnes (2) contre une exportation de 93.291 tonnes.

La raffinerie de sucre est essentiellement une industrie

(1) 130 usines détruites sur les 170 qui se trouvaient dans les régions envahies.

(2) Et encore les statistiques des chemins de fer ne distinguent pas le sucre brut du sucre raffiné.

d'exportation et du point de vue des répercussions qu'elle peut avoir sur le trafic du port elle présente une importance primordiale.

SECTION II. — Les industries chimiques, « savonneries, huileries, produits chimiques ».

Le titre de cette section pourra surprendre au premier abord, car toutes les industries qui y sont énumérées ne paraissent pas présenter un lien évident entr'elles. Nous verrons, au contraire, qu'elles sont parfaitement soudées les unes aux autres et qu'elles sont nées les unes des autres, par suite des progrès industriels combinés avec l'accroissement des besoins.

Pour bien montrer la relation qui existe entre les créations successives de ces diverses industries, nous commencerons par la savonnerie, qui est la plus ancienne. Mais nous ne tarderons pas à grouper nos explications sur la savonnerie avec celles relatives à l'huilerie, parce que ces deux industries sont connexes et qu'à ce titre elles nous ont paru devoir être étudiées ensemble.

*
**

A l'origine (1), les matières premières employées par la savonnerie se composaient essentiellement d'huile d'olive pure et de soude naturelle. Il est d'usage de dire

(1) Pour l'histoire de la savonnerie en général et de la savonnerie marseillaise en particulier, consulter :

Marseille et ses industries, la Savonnerie marseillaise, par Louis Chabaud, Marseille, 1880.

La Savonnerie marseillaise, son origine et son développement pendant les XV^e^ et XVI^e^ siècles, par L. Barthélemy, brochure, Marseille, 1883. (Cet ouvrage est la critique, quelquefois assez vive, du précédent).

Voir également Manuels Roret : *Nouveau manuel complet du savon-*

que l'existence à Marseille de la savonnerie et de l'huilerie s'expliquent par une cause d'ordre local ou plus exactement régional : la culture de l'olivier pratiquée dans l'arrière-pays. Cette idée demande à être développée et précisée.

Les statistiques montrent que les huiles d'olive utilisées provenaient pour la plus grande partie d'Espagne, d'Italie et du Levant. En 1789, sur 13.800 tonnes d'huile employées, 3.000 (1) seulement étaient

nier ou traité pratique de la fabrication des savons, par Lormé, chimistes, Paris, 1883.

Voici quelques lignes extraites d'une note manuscrite dont l'auteur est M. Paul Roux, vice-président du Syndicat des Savonniers de Marseille, et que le secrétaire de ce Syndicat, M. Leconte de Lisle a bien voulu mettre obligeamment à notre disposition. Elle résume ce qui est établi par des documents officiels sur l'origine de la savonnerie :

« Il paraît difficile d'établir d'une façon certaine l'origine de la « savonnerie et le pays qui produisit les premiers savons.

« On sait néanmoins que les Romains en connaissaient la préparation « et l'usage puisqu'on a trouvé à Pompéi un atelier de savonnerie « encore garni de tout son outillage et approvisionné de matières « premières. Il était également connu de nos ancêtres les Gaulois, « auxquels Pline en attribue la découverte. Quelle était la nature des « produits de l'industrie à cette époque reculée ? On ne peut rien « savoir que de bien vague sur ce point ; il paraîtrait seulement que « le savon était employé surtout comme cosmétique et ne servait que « peu ou pas du tout au lessivage et au blanchissage du linge et des « vêtements.

« Fabriqué grossièrement avec des cendres de végétaux et du suif, « il ne pouvait être que fort imparfait et ne ressemblait que de loin « aux produits si perfectionnés de l'industrie moderne.

« Les renseignements nous font également défaut sur l'état de « l'industrie savonnière au cours du Moyen Age. Il est seulement « permis de penser qu'au cours de cette période et dans celles qui le « suivirent, cette industrie vécut et prospéra puisqu'au commence« ment du XVII^e^ siècle on constate l'existence en Espagne et en Italie, « à Venise et à Savone notamment, d'importantes savonneries. Colbert, « le grand ministre de Louis XIV, qui a tant fait pour l'industrie « française, pressentant que la fabrication du savon pourrait devenir « une source de revenus pour son pays, s'appliqua et réussit à en « introduire la pratique en France.

« Au bout de peu d'années, des savonneries importantes s'établis« saient à Marseille et y prospéraient rapidement. Leurs produits se « répandaient sur toutes les côtes de la Méditerranée et l'on constatait « en 1789 que les savonneries marseillaises produisaient 30.000.000 de « kilos de savons, représentant une valeur de 23.000.000 de francs ».

Pour la partie technique, consulter: *Nouveau traité théorique et pratique de la savonnerie,* par J. Fitsch, ingénieur-chimiste, Paris 1922.

(1) J. Julliany, *op. cit,* tome III, page 283.

originaires de la Provence. Presque toute la production de la région provençale, de qualité supérieure, était consommée comme huile comestible.

La matière première n'existait donc pas sur place, tout au moins en quantité suffisante, pour rendre possible l'établissement de vastes fabriques de savon. Il fallait la faire venir du dehors. A cette époque, Marseille était le centre du commerce des huiles. On y procédait au triage des lots, à leur réexpédition, ainsi qu'au mélange des diverses qualités pour obtenir des types moyens. Les navires marseillais chargeaient ces huiles d'olive dans tous les ports de la Méditerranée. Elles arrivaient en quantités surabondantes sur ses quais. Les qualités fines d'Italie et d'Espagne allaient à la consommation de bouche, mais les qualités plus basses, du Levant et de la plus grande partie de l'Espagne, servaient comme huile d'éclairage et comme matière première de la savonnerie.

Comme on le voit, si la culture de l'olivier facilita l'établissement à Marseille d'un marché international des huiles d'olive, cette cause locale aurait été insuffisante à elle seule pour provoquer directement la création de la savonnerie. C'est du commerce qu'est sortie cette industrie.

Soulignons encore une fois cette dépendance étroite de trois fonctions du port. La fonction régionale, en attirant à Marseille les huiles d'olive produites par l'arrière-pays, a permis à la fonction commerciale d'amener sur ses quais, les huiles d'olive de tout le bassin de la Méditerranée et par conséquent les qualités inférieures du Levant, d'Italie et d'Espagne, que les plus savants coupages ne parvenaient pas à rendre intéressantes pour l'alimentation. A son tour, la fonction industrielle est alors entrée en action et a profité aussitôt

de la possibilité d'utiliser ces huiles comme matière première. C'est ainsi que la savonnerie, une des plus anciennes et des plus caractéristiques industries marseillaises, a pris naissance dans des conditions tellement favorables qu'en tout temps elle a connu une grande prospérité.

Les pouvoirs publics s'intéressèrent à cette fabrication et la réglementation de Louis XIV (1) et de Napoléon destinée à prévenir la fraude en garantissant l'origine du produit par une marque particulière (2) eut comme conséquence de mettre le savon de Marseille hors de pair et de lui donner une réputation qu'il n'a jamais perdue.

Au début du XIX^e^ siècle, il existait soixante-treize fabriques qui employaient :

13.800 (3) tonnes d'huiles provenant presque en totalité d'Italie, d'Espagne, du Levant et de la Barbarie.

12.000 tonnes de soudes ou barilles, en provenance d'Espagne et d'Italie.

La production s'élevait à 23.000 tonnes de savon environ, destinées en grande partie à la consommation intérieure et notamment à Paris par Rouen.

Au total, par conséquent, 48.000 tonnes en chiffres ronds profitaient au trafic du port.

En 1913, les seules exportations de savon, par mer, commerce extérieur et cabotage, s'élevaient à 60.000

(1) Edit du 8 octobre 1688 pris pour remettre « cette fabrique dans sa perfection ».

(2) Les savons de Marseille avaient une marque présentant un pentagone et portant le nom de la Ville, du fabricant et les mots : « huile d'olive, huile de graines », suivant la substance. — Décrets du 28 septembre 1811 et 22 décembre 1812.

(3) J. Julliany, *op. cit.*, tome III, page 285. Ces chiffres s'appliquent à 1811.

tonnes et la production totale des 50 fabriques (1) qui existaient à cette date atteignait 180.000 tonnes.

Cette augmentation de la production avait été obtenue d'une part grâce au perfectionnement apporté dans l'outillage industriel et d'autre part grâce à l'amélioration des procédés de fabrication (2).

Deux dates importantes dans l'histoire de la savonnerie sont celle de l'invention des soudes artificielles (3) et celle de l'introduction des huiles de graines (sésame, arachide, etc.) dans la fabrication des savons.

Les soudes artificielles étaient moitié meilleur marché que les soudes végétales en provenance d'Espagne (barilles) ou d'Egypte (natrum) et permirent de réduire proportionnellement la valeur des savons (4).

Les industriels furent amenés à employer les huiles de graines en remplacement des huiles d'olive parce que les prix de ces dernières devenaient de plus en plus élevés. La consommation toujours croissante des fabriques de savons avait considérablement augmenté le prix des huiles d'olive et celles-ci, très souvent en raison de mauvaises récoltes, se présentaient sur le marché en quantités inférieures aux besoins.

Les huiles de graines furent employées pour suppléer à l'insuffisance des huiles d'olive, ce qui non seulement maintint le travail dans la savonnerie, mais encore fit naître à Marseille une industrie nouvelle.

(1) *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille*, année 1913, page 242.

(2) Voir pour les détails techniques, Camau, *Marseille au XX^e siècle*, page 470, *op. cit.*

(3) Obtenues de la décomposition du sel marin au moyen de l'acide sulfurique, par Leblanc en 1792.

C'est en 1808 que furent établies à Marseille les premières fabriques de soude factice (*Marseille et ses industries, la Savonnerie*. L. Chabaud, Marseille, 1880, page 128).

(4) Rôret. *Manuel du Savonnier*, page 12, Paris, 1883.

Les huiles de graines étaient déjà produites dans plusieurs pays d'Europe et même en France, alors que Marseille ne possédait encore aucune usine pour l'extraction de l'huile des différentes graines oléagineuses connues à cette époque.

Les premières importations d'huile de graines furent des importations d'huile d'œillette (1) en provenance du Nord de la France. Entre 1820 et 1830, ces importations atteignirent en moyenne 38.000.000 d'hectolitres (2).

Les premiers essais de trituration de graines de lin furent tentés à Marseille en 1825. L'introduction de l'huile de lin dans la fabrication des savons rencontra des difficultés techniques et des difficultés légales. Aussi le succès de cette entreprise paraissait bien compromis lorsque une nouvelle graine oléagineuse, la graine de sésame, originaire du Levant, fit son apparition vers 1834.

La graine de sésame renfermait une plus grande proportion d'huile que la graine de lin et cette huile qui se rapprochait de l'huile d'olive et de l'huile d'œillette convenait beaucoup plus que celle de lin à la fabrication du savon.

Les progrès furent rapides. Alors qu'en 1834 les quatre fabriques qui trituraient la graine de lin ne produisaient que quelques tonnes par an, en 1840, il en existait dix-huit, donnant 4 à 5.000 tonnes.

Une autre graine, celle d'arachide, arriva sur les quais

(1) Extraite de la graine de pavots.

(2) J.-B. Rocca. « L'huilerie marseillaise », conférence faite à la Faculté des Sciences de Marseille le 23 février 1922.

Bulletin Economique et Financier du Sémaphore, nos des 9 et 16 avril 1922.

de Marseille à cette époque (1) en provenance du Sénégal. Les coprahs firent leur apparition en 1857.

Les principaux oléagineux que triture actuellenent l'huilerie marseillaise étaient trouvés. Ils arrivèrent désormais en quantités de plus en plus abondantes. Le matériel d'huilerie se développa et se perfectionna assez rapidement pendant que les procédés techniques s'amélioraient, permettant d'arriver vers la fin du siècle dernier, à la production d'huiles chimiquement pures, par le raffinage.

Un dernier progrès restait à réaliser. Il le fût en 1896 (2) quand un fabricant d'huile trouva le procédé pour rendre alimentaire le beurre de coco qui, jusqu'alors, n'avait servi qu'à des usages industriels. Le résultat de cette découverte motiva un nouveau développement de l'industrie huilière de notre cité.

Les industriels marseillais ont pris de ce côté une avance qui leur donne l'avantage, sur leurs concurrents, et ils ont su, jusqu'à ce jour, conserver la maîtrise du marché de la graisse végétale alimentaire.

A la veille de la guerre, la situation de l'huilerie marseillaise était particulièrement florissante. On a estimé (3) que la France devait se procurer annuellement à l'étranger 320.000 tonnes de matières grasses pour satisfaire à tous les besoins du pays. Elle importait, à cet effet, en chiffres ronds, 1.000.000 de tonnes de graines oléagineuses. Sur ce chiffre, la part de Marseille était supérieure à 600.000 tonnes.

(1) 575 tonnes en 1841.
(2) A. Artaud. *Enquête industrielle faite à l'occasion de l'Exposition Coloniale de 1906, op. cit.*, page 9 et 10.
(3) J.-B. Rocca, conférence déjà citée.

On constatait une plus forte prépondérance encore, en ce qui concerne les exportations. Sur 80.000 tonnes, Marseille exportait 60.000 tonnes.

Le détail des différents oléagineux importés par Marseille en 1913 est donné dans le tableau ci-après :

Arachides en cosses	144.754	tonnes
» décortiquées	249.808	»
Graines de soja	41	»
» de ravison	102	»
» de coton	6.944	»
» de lin	28.148	»
» de chènevis	4.037	»
» de sésame	25.883	»
» de moutarde	7.067	»
» d'œillette	»	»
» de pavot	1.027	»
» de colza d'Europe	208	»
» de navette	61	»
» coprah	118.409	»
Amandes de palmistes	2.912	»
Touloucouma monora-illipi	233	»
Autres	38.815	»
	628.449	tonnes (1)

(1) Ce tableau est la copie exacte des états de Douane. La Chambre de Commerce donne dans son *Compte rendu annuel pour 1913*, page 228, un total bien inférieur.

	Tonnes
Arachides en cosses	138.985
Arachides décortiquées	241.882
Coprahs et autres concrètes	106.279
Sésames	26.108
Lins	25.628
Ricins	19.004
Autres sortes	18.662
Colzas et ravisons	6.670
Graines de coton	5.348
Pavots	1.031
	589.597

Le chiffre de 589.597 tonnes est également celui qui figure sur la statistique publiée annuellement par les courtiers de la place. Nous n'avons pu obtenir l'explication officielle de ces différences, ni à l'administration des Douanes, ni à la Chambre de Commerce, ni chez les courtiers. Ces derniers se servent des renseignements donnés par

Les oléagineux qui fournissent les gros tonnages sont, dans l'ordre d'importance, les arachides, les coprahs et les sésames. Ils représentent plus des 5/6 des importations marseillaises. Les autres oléagineux ne sont guère que des graines de complément.

La Chambre de Commerce publie dans son compte rendu de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille, pendant l'année 1913, un tableau présentant le mouvement comparatif des arrivages de 1894 à 1913. Nous en extrayons les chiffres suivants :

	Sésames	Arach. en cosses	Arach. déc.	Coprahs
	—	—	—	—
1894....	83.936 t.	36.604 t.	133.443 t.	109.825 t.
1913 (1) .	26.108 t.	138.985 t.	241.882 t.	106.279 t.

Il en résulte que parmi les principaux oléagineux qui alimentent l'huilerie marseillaise, un seul, l'arachide, est en progrès considérable. Les coprahs sont stationnaires et les sésames en décroissance notable.

Un deuxième tableau indique le chiffre comparatif pour les cinq dernières années des importations de graines oléagineuses en France et à Marseille et le pourcentage revenant à notre port. Nous le donnons en entier.

l'Agence Havas dans un bulletin qui porte les noms des navires, le pays d'où ils viennent et les marchandises qu'ils débarquent à Marseille. Indépendamment des erreurs de copie toujours possibles, nous pensons que la différence signalée peut provenir de ce que les courtiers tiennent compte de la date d'arrivée des bateaux et la Douane de la date à laquelle lui parviennent les pièces de douane. Il peut y avoir des chevauchements importants pour le mois de décembre.

(1) *Compte rendu de la situation industrielle et commerciale de la circonscription de Marseille,* année 1913, page 228. Nous avons repris les chiffres du compte rendu parce que pour les catégories d'oléagineux considérés les différences avec la Douane sont peu importantes.

Années	Importations totales en France	Importations spéciales à Marseille	Proportion des arrivages à Marseille
1909....	943.817 tonnes	596.156 tonnes	63 %
1910....	1.052.591 »	665.679 »	63 %
1911....	1.040.203 »	643.634 »	61,8 %
1912....	1.006.104 »	600.149 »	60 %
1913....	1.101.600 »	589.597 »	54 %

C'est en 1909 et 1910 que le pourcentage des importations par Marseille a atteint son point culminant : 63 %. Comment notre port a-t-il pu prendre cette place prépondérante ? Les autres ports français sont-ils moins bien situés ou leurs commerçants et leurs industriels sont-ils moins entreprenants ? Et comment Marseille, venue à l'industrie de la trituration de graines oléagineuses bien après le Nord de la France, a-t-elle tout de suite réussi au-delà de toute espérance dans cette nouvelle branche de son activité ?

A notre avis, les raisons de son rapide succès se résument dans l'expérience de ses industriels et dans l'initiative de ses commerçants, qui surent tirer parti des relations séculaires qu'ils entretenaient avec les pays d'Afrique et d'Orient.

Dans le Nord de la France, les graines dont on extrayait l'huile étaient surtout des produits de l'agriculture locale que des moulins, à vent généralement, transformaient pour le compte des paysans, propriétaires de la marchandise. On utilisait les graines de lin, de colza et de pavot. Toutefois, on en faisait venir quelques quantités de l'étranger, principalement de la Russie. La production n'était pas destinée à des usages industriels. Cette huilerie de graines employait des moyens

primitifs et ressemblait beaucoup aux moulins à huile de notre Provence.

Quand l'huile d'olive devint chère et insuffisante pour les besoins de la savonnerie et qu'on songea à la remplacer par l'huile de graines, les industriels marseillais disposaient déjà de l'outillage nécessaire pour triturer la graine et se passer du concours des industriels de Lille ou de Dunkerque. Riches de leur expérience, ils tentèrent alors leurs premiers essais.

C'est à ce moment que les commerçants vinrent les aider dans leur tâche. Ils trouvèrent dans les pays étrangers, avec lesquels ils entretenaient des relations, les graines exotiques qui convenaient à l'usage qu'on en attendait. Ils apportèrent les sésames du Levant et les arachides du Nord Ouest de l'Afrique. Leur initiative allait donner à l'huilerie marseillaise ce caractère d'industrie de port qui devait faire sa fortune.

La matière première arriva par cargaisons entières. On mit de la sorte, sur le marché, des quantités d'huiles de graines que les besoins de la savonnerie ne parvinrent plus à absorber. On exporta ce qu'elle ne put utiliser et dans de telles proportions qu'elle passa alors au second plan. La savonnerie qui avait donné naissance à l'huilerie ne fut plus qu'une industrie annexe et secondaire.

L'huilerie de graines perfectionna encore sa fabrication. Elle augmenta ses débouchés en obtenant des huiles de bouche par le raffinage et en créant le beurre végétal. Désormais, elle était dans la plénitude de son développement (1).

(1) « L'industrie de l'huilerie est une des plus importantes de Marseille, où elle date d'un siècle et où elle s'est rapidement développée. Elle y représente un mouvement d'affaires d'environ 600 millions par

Mais les chiffres de 1913 montrent que la part de Marseille est tombée à 54 % et que par conséquent l'industrie de l'huilerie est en voie de développement

an, et ses importations se sont élevées, en 1921, à 72 % de la quantité totale des graines oléagineuses entrées en France, provenant principalement de l'Afrique Occidentale, des Indes et d'Extrême-Orient.

L'huilerie marseillaise doit son grand développement à la situation privilégiée de son port, qui lui permet d'importer des graines du Sénégal, des Indes et des autres pays producteurs dans des conditions avantageuses.

Elle écoule sur place, dans l'industrie de la savonnerie, ses huiles industrielles, expédie ses huiles comestibles dans la France entière, et leur trouve également un débouché important par son exportation destinée principalement au bassin méditerranéen.

Les avantages de la situation du port de Marseille expliquent que l'huilerie y absorbe près des trois quarts de la totalité des graines oléagineuses importées en France.

Cette industrie comprend actuellement 48 usines, employant un personnel de 8 à 10.000 ouvriers. La trituration pendant les dix dernières années a été de :

1912	601.000	tonnes.
1913	589.000	»
1914	605.000	»
1915	516.000	»
1916	453.000	»
1917	340.000	»
1918	105.000	»
1919	430.000	»
1920	376.000	»
1921	420.000	»
1922	512.000	»
1923	573.000	»

(Les années 1917 et surtout 1918 subirent plus particulièrement les conséquences de l'intensification de la guerre sous-marine et de la pénurie du fret en résultant).

Les graines oléagineuses triturées à Marseille sont très diverses : citons, par ordre d'importance, d'abord les arachides et les coprahs, puis les palmistes, les sésames, les lins, les ricins, etc., etc.

Les principales phases de l'opération sont :

1° Le nettoyage des graines, qui les débarrasse des impuretés qui les accompagnent, et la décortication pour celles qui ont une enveloppe qu'il est nécessaire d'enlever ;

2° Le broyage par des cylindres ou des meules qui réduisent la graine en une pâte ;

3° L'extraction de l'huile, généralement par pression, la pâte étant mise dans des sacs dit « scourtins », séparés par des plaques de tôle et placés sous de puissantes presses.

La trituration donne deux produits : les huiles et les tourteaux. Les huiles ont comme destination soit l'alimentation sous forme d'huiles ou de graisses végétales, soit l'industrie.

Les huiles alimentaires, que des procédés de raffinage, parfaitement mis au point, font particulièrement apprécier, sont principalement les

constant dans les autres ports français. Les huileries de Bordeaux et du Havre principalement, se trouvent actuellement en situation d'approvisionner les régions

huiles d'arachides et de sésames, connues sous des dénominations diverses rappelant soit leur origine, soit les marques de divers fabricants.

Les graisses végétales, d'un emploi universellement répandu, rendent de grands services en contribuant à l'abaissement du coût de la vie.

Les huiles industrielles sont employées surtout dans la savonnerie (coprahs, palmistes, arachides ordinaires, etc., etc.) ; on fabrique, en outre, des huiles de lin pour la peinture et des huiles de ricins servant surtout au graissage en dehors d'une certaine quantité utilisée par la pharmacie.

Les tourteaux sont constitués par la partie solide restant après l'extraction de la majeure partie de l'huile contenue dans la graine oléagineuse. Ils sont destinés, soit à l'alimentation du bétail (arachides, coprahs, palmistes, sésames, etc.), soit à la fumure (ricins, graines de qualités ordinaires, etc.).

Les tourteaux alimentaires, livrés sous forme de plaques carrées, d'environ 40 centimètres de côté sur 3 centimètres d'épaisseur, pesant environ trois kilos, ou sous forme de farines, sont très utilement employés pour la nourriture des animaux à l'engraissement (bœufs, moutons, porcs), des vaches laitières, des chevaux, ainsi que des animaux de basse-cour et de la volaille.

Le tourteau contient tout l'azote, l'acide phosphorique, la potasse et la chaux qui se trouvaient dans la graine, plus encore de la matière grasse et du ligneux.

Cette richesse en principes utiles fait que le tourteau, suivant les graines dont il provient, est d'un précieux secours pour nourrir ou suralimenter économiquement les animaux de la ferme, et constitue, grâce à sa décomposition lente dans le sol, un engrais de premier ordre.

Les tourteaux les plus usuels sont :

Ceux d'*arachides*, qui sont un aliment très riche en matières albuminoïdes 47 %. Ils contiennent environ 7 % de matières grasses et une proportion convenable d'acide phosphorique. Leur teneur moyenne en unités nutritives est de 80 unités, alors que dans l'avoine il y a 61 unités et dans le foin seulement 32 unités ;

Ceux de *coprahs*. moins riches en matières albuminoïdes que les tourteaux d'arachides (22 %), ont une grande digestibilité et sont très appréciés à cause de leur arôme spécial qui, d'après beaucoup d'éleveurs, communique au beurre un goût agréable. Leur teneur en unités nutritives est de 74 unités ;

Ceux de *palmistes*, contenant 20 % de protéine avec une teneur de 68 unités nutritives, sont particulièrement utiles pour l'alimentation des vaches laitières ;

Ceux de *sésames* contiennent 38 % de protéine et ont une teneur de 72 unités nutritives.

On extrait souvent, au moyen de sulfure de carbone, la dernière partie d'huile que renferment les tourteaux. Ils constituent alors un excellent produit pour la fumure, ainsi que les tourteaux de *ricins* et de graines inférieures ».

Renseignements communiqués par M. Ciais, secrétaire général du Syndicat des Fabricants d'huile de Marseille.

qui les entourent, diminuant ainsi la clientèle des huileries marseillaises à l'intérieur du pays. Marseille doit veiller pour garder sa suprématie et ses fabricants ne peuvent espérer augmenter leur production qu'en recherchant de nouveaux acheteurs sur les marchés d'exportation.

En 1913, les 60.000 tonnes d'huile et graisse végétale exportées par Marseille se décomposaient en 40.000 tonnes d'huile et 20.000 tonnes de graisse.

En ce qui concerne les huiles, les tonnages les plus élevés provenaient des :

Huiles d'arachides	16.867	tonnes
Huiles concrètes (palme et coco)	9.904	»
Huiles de sésame	3.233	»

Les principaux clients étaient : l'Italie, l'Algérie, l'Angleterre et les Etats-Unis.

La graisse végétale s'expédiait surtout dans les pays du Nord : Angleterre, Suède, Pays-Bas et Danemark.

Les exportations de tourteaux pour la même année ont atteint 132.837 tonnes contre 215.560 tonnes pour la France entière, représentant, par conséquent, plus de 61 % des exportations françaises. Les plus grosses quantités sont allées à l'Allemagne (56.738 tonnes), à la Suède (52.248 tonnes) et au Danemark (16.109 tonnes).

Il existe à Marseille 48 huileries qui occupent de 8.000 à 10.000 ouvriers et peuvent travailler 600.000 tonnes de graines. Elles produisent, en temps normal, 240.000 tonnes (1) d'huile de toutes qualités et 280.000 à 300.000

(1) *Le commerce et l'industrie de Marseille pendant les deux premières années de la guerre*, par M. Henri Brenier, page 55. Marseille, 1916.

tonnes de tourteaux par an (1). A peu près la moitié de la production huilière est destinée à Marseille même, soit pour les besoins de l'industrie de la savonnerie, soit pour la consommation locale ; l'autre moitié est en partie expédiée à l'intérieur du pays par chemin de fer.

Nous avons déjà vu que les exportations s'étaient élevées en 1913 à 40.000 tonnes. Les expéditions faites par les diverses gares de Marseille ont atteint 96.000 tonnes. La part consommée à Marseille, soit pour l'alimentation, soit pour les besoins industriels, a donc été de 104.000 tonnes.

Il a été fabriqué 286.000 tonnes de tourteaux dont 132.000 destinées à l'exportation.

Pendant la guerre, les importations de graines et fruits oléagineux ont baissé régulièrement chaque année. De 605.474 tonnes en 1914 elles étaient tombées à 114.279 tonnes en 1918. Cette diminution considérable des arrivages avait pour cause les ravages provoqués par la guerre sous-marine et la rareté du fret.

Le Gouvernement intervint pour essayer de remédier à cette situation et donner au pays les matières grasses que réclamait la consommation. Il créa dans ce but, d'abord le « Consortium de l'Huilerie Française », Société Anonyme comprenant l'ensemble des fabricants d'huile français. Cet organisme eut le monopole des importations de graines oléagineuses et fut chargé de leur répartition entre chacun des ports intéressés en fixant la part de chacun d'eux, non seulement pour le total mais encore pour chaque graine en particulier.

(1) La production en tourteaux suit naturellement l'importance des arrivages de graines oléagineuses. Elle a été de 209.000 tonnes en 1921 contre 260.000 tonnes en 1920. (Chiffres communiqués par le Syndicat des Fabricants d'huile de Marseille).

Il créa ensuite « L'Interallied Oil Seed Exécutive », organisme interallié qui devait centraliser tous les achats d'oléagineux.

Ces organismes permirent d'empêcher une hausse trop considérable des prix de la matière première et de parer aux besoins les plus pressants en répartissant aussi équitablement que possible les quantités rares et insuffisantes de matières premières disponibles.

Ils ont été liquidés en 1919 en même temps qu'on rendait une liberté relative au Commerce des Huiles. En 1920, les importations se sont relevées à 504.874 tonnes (1) représentant 74,5 % des importations totales de la France. Les exportations d'huile sont remontées à 25.454 tonnes (2) après être tombées à 3.343 tonnes en 1918. Marseille a retrouvé une grande partie, les 2/3 environ de sa clientèle étrangère d'avant-guerre. Toutefois, certains marchés du Nord de l'Europe, les marchés anglais notamment, semblent devoir se fermer de plus en plus aux huiles de Marseille en raison du développement de l'industrie huilière dans ces pays de grande consommation.

L'exportation des tourteaux a été interdite. La production a diminué en raison directe de la diminution des importations de graines et fruits oléagineux. En 1918, les huileries marseillaises n'ont produit que 77.000 tonnes, mais en 1919 les quantités ont atteint 218.000 tonnes et 260.000 tonnes en 1920.

L'exportation des graisses végétales, nulle en fait pendant la guerre, ne s'est pas relevée depuis. Il a été

(1) *Tableau général du Commerce et de la Navigation*, page 150, année 1920.

(2) *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle*, année 1920, page 229.

exporté en 1919, 1.132 tonnes et en 1920, 5.346 tonnes contre 19.510 tonnes en 1913.

Parmi les quatre principaux clients d'avant-guerre, trois, les Pays-Bas, la Suède et le Danemark ont complètement cessé leurs achats ; le quatrième, l'Angleterre, a demandé 565 tonnes contre 9.305 tonnes en 1913.

La savonnerie a traversé également une crise pendant la guerre. La production a diminué, tout au moins d'après les chiffres officiels. De 179.622 tonnes en 1913 elle était descendue à 52.817 tonnes (1) en 1918 pour remonter à 85.804 tonnes (1) en 1919 et à 86.424 tonnes (1) en 1920.

Les exportations ont suivi les fluctuations suivantes :

1913	32.107	tonnes
1918	9.391	»
1919	9.734	»
1920	21.590	»

Les expéditions par cabotage qui atteignaient 30.093 tonnes en 1913 ne se sont élevées, en 1920, qu'à 9.100 tonnes.

En définitive, nous constatons que les importations de graines et fruits oléagineux, ainsi que les exportations d'huile, de tourteaux et de graisse végétale ont été sensiblement réduites (2).

(1) Chiffres très approximatifs. *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille,* année 1920, page 244. Les transports du service de la guerre ne sont pas compris dans les chiffres indiqués par les gares et en raison de la crise des transports beaucoup d'industriels ont dû recourir d'une façon assez intense au camionnage automobile et à la messagerie, qui échappent à tout contrôle.

Certains savonniers ont augmenté leur production pendant la guerre.

(2) Nous complétons cet exposé par les chiffres de 1921 et 1922, desquels nous avons rapproché ceux de 1913 et de 1920 pour permettre la comparaison. Nous rappelons que le dernier *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille*

Quels sont les motifs qui expliquent cette diminution ?

Les importations ont baissé parce que d'une part la consommation des matières grasses en France s'est restreinte en raison de la cherté de la vie et d'autre part parce que les marchés extérieurs, les plus importants, ont cessé de s'approvisionner chez nous. L'industrie huilière s'est développée en Angleterre, en Scandinavie et dans l'Amérique du Nord. Elle a tendance à se transporter dans les pays de grande consommation.

Certaines industries se sont même établies sur les lieux de production, à Java, aux Philippines, en Indo-Chine et au Sénégal, en vue de s'emparer des marchés

qui a été publié est celui de 1920 et que les états annuels de la Douane concernant les exportations de 1923 ne sont pas encore parvenus à la Chambre de Commerce. Nous ne pouvons donner, par conséquent, que les chiffres de 1921 et de 1922, extraits des états de Douane :

Graines et fruits oléagineux (importation)

Année 1913	628.449	tonnes
» 1920	504.874	»
» 1921	396.377	»
» 1922	481.899	»

Huiles (exportation)

Année 1913	40.000	tonnes
» 1920	25.454	»
» 1921	38.185	»
» 1922	22.998	»

Graisse végétale (exportation)

Année 1913	20.000	tonnes
» 1920	5.346	»
» 1921	4.613	»
» 1922	6.171	»

Savons (exportation)

Année 1913	32.107	tonnes
» 1920	21.590	»
» 1921	23.091	»
» 1922	33.144	»

Tourteaux (exportation)

Année 1913	132.837	tonnes
» 1920	»	»
» 1921	51.866	»
» 1922	58.672	»

américain et européen. Cet établissement paraît devoir être une erreur économique, mais il en est résulté une période de surproduction pendant laquelle tous ces produits en excédent ont essayé de pénétrer en France. Ils y ont réussi en partie à cause des conditions du change qui rendent insuffisantes les barrières de douane actuelles.

Il semble donc que Marseille doive renoncer pour longtemps aux marchés du Nord de l'Europe, car l'industrie de ces pays ne peut que prospérer par suite de leur grande consommation de matières grasses et de tourteaux et de l'excellence de leur situation maritime qui leur assure un fret particulièrement bas.

Elle doit surtout tourner son activité du côté de la Méditerranée dont les marchés d'exportation sont encore susceptibles d'augmenter leur puissance d'achat.

Les industriels marseillais se sont accommodés de la crise qu'ils traversent actuellement et sauront profiter des périodes de prospérité dès qu'elles se présenteront. Il conviendrait qu'ils fussent aidés pour cela par le Gouvernement qui, quelquefois, semble perdre de vue qu'il a la mission de veiller au développement de notre industrie. L'exportation des tourteaux notamment qui atteignait 130.000 tonnes en 1913 devrait pouvoir être reprise sans être assujettie à des restrictions qui gênent son essor (1) et entravent gravement le développement de l'huilerie marseillaise.

(1) En principe, l'exportation des tourteaux est interdite. Cependant divers accords, dont le dernier date de mars 1923, ont été passés entre le Ministre de l'Agriculture et l'Union des Fabricants d'huile de France. Sous la double réserve de maintenir en France une quantité minimum de tourteaux alimentaires et de tourteaux pour fumure et de vendre aux agriculteurs français à un prix inférieur aux cours des marchés anglais et scandinaves, des dérogations à l'interdiction d'exportation étaient accordées.

C'est à ce régime que le Ministre de l'Agriculture vient de porter

Les chiffres que nous avons donnés pour 1920 montrent que l'huilerie et la savonnerie marseillaise n'ont pu retrouver leur production et leur exportation d'avant-guerre. Toutefois, la contribution de ces deux

une grave atteinte qui a motivé de la part du président de la Chambre de Commerce de Marseille la lettre suivante :

« Monsieur le Ministre,

« Notre Chambre vient d'être informée que M. le Ministre de l'Agriculture avait décidé de refuser, jusqu'à nouvel ordre, de donner un avis favorable aux demandes d'exportation de tourteaux présentées par des fabricants d'huiles, en vertu du régime en vigueur depuis le mois de mars dernier.

« Cette décision équivaut, en fait, à interdire la sortie des tourteaux et n'a pas manqué de susciter le plus vif émoi parmi les industriels et les négociants de notre place, qui ne s'expliquent pas la persistance de malentendus injustifiables dans une question si importante pour les intérêts de Marseille.

« Nous ne saurions trop répéter que l'éleveur français, que l'on prétend protéger, *n'utilise pas et ne veut pas utiliser* la seule sorte de tourteau qui soit pratiquement exportée : le tourteau d'arachides de Coromandel. La totalité des tourteaux de coprahs et palmistes, et la presque totalité des tourteaux de lin et d'arachides de Rufisque sont consommés en France ; en revanche, les quatre cinquièmes des exportations sont représentés par des tourteaux d'arachides de Coromandel, dont la consommation nationale ne veut pas. Toute prohibition générale de sortie ne profite donc qu'à des spéculateurs, ne sert en rien les intérêts véritables de l'agriculture et nuit grandement au ravitaillement du pays en matières grasses.

« Nous devons ajouter que la campagne d'achat de graines du Sénégal s'ouvre juste en ce moment et que la mesure ci-dessus ne peut que favoriser, au détriment des nôtres, *les huiliers étrangers libres de vendre leurs tourteaux aux prix du marché mondial, ce qui leur permet de payer la graine plus cher que nos industriels.*

« Il ne vous échappera pas, Monsieur le Ministre, que des intérêts économiques portant sur un mouvement de marchandises d'environ *dix millions de quintaux* et sur une valeur de matières premières mises en œuvre dépassant *un milliard et demi de francs,* ne devraient pas être exposés à des secousses aussi brusques et à des mesures aussi graves, prises *sans consultation préalable* et sans étude en commun de la situation. A un moment où il est plus nécessaire que jamais d'exporter pour lutter contre la hausse inquiétante des changes, nous sommes péniblement surpris de voir avec quelle insouciance l'administration supérieure supprime délibérément une branche importante de notre commerce extérieur. Le seul effet de la décision prise par M. le Ministre de l'Agriculture sera d'éloigner les acheteurs français de nos propres colonies et de favoriser l'exportation des graines du Sénégal sur l'Angleterre, ce qui nous paraît aller directement à l'opposé du but poursuivi.

« En votre qualité de tuteur naturel des intérêts du commerce et de l'industrie, nous remettons, Monsieur le Ministre, notre cause entre vos mains, persuadés que vous voudrez bien la défendre et la faire triompher dans les conseils du Gouvernement. Veuillez agréez, etc. ».

industries à l'activité du trafic du port reste encore considérable. Elle s'établit ainsi qu'il suit :

Importation graines et fruits oléagineux	504.874	tonnes
Exportation huiles	25.454	»
» tourteaux	28.000	»
» graisse végétale	5.346	»
» savon	21.590	»
TOTAL (1).....	585.264	tonnes

En 1913, les chiffres correspondants étaient les suivants :

Importation graines et fruits oléagineux	628.449	tonnes
Exportation huiles	40.600	»
» tourteaux	132.837	»
» graisse végétale	19.510	»
» savon	32.107	»
TOTAL	853.503	tonnes

853.000 tonnes en 1913, 585.000 tonnes en 1920, voilà le tonnage dont profite le port du fait de la seule industrie de corps gras qui se place ainsi au deuxième rang, pour le poids, après la minoterie.

***

Indépendamment de la savonnerie et de l'huilerie, le groupe des industries chimiques est encore représenté à

(1) Pour 1922, les résultats sont à peu près les mêmes :

Importation graines et fruits oléagineux..	481.899	tonnes
Exportation huiles	22.998	»
» tourteaux	58.672	»
» graisse végétale	6.171	»
» savon	33.144	»
TOTAL.....	602.884	tonnes

Marseille par un grand nombre d'usines dont quelques-unes, particulièrement celles qui produisent l'acide sulfurique, sont très importantes.

Il existe à Marseille même, ou dans sa banlieue, des raffineries de soufre, des usines d'acide sulfurique, de chlorure divers, de blancs de zinc, de sulfure de carbone, de sulfate de cuivre, d'engrais chimiques, de peintures sous-marines, d'acide tartrique, citrique et de crème de tartre et des fabriques de caoutchouc (1).

La plupart d'entr'elles trouvent leur origine dans l'industrie de la savonnerie. Les premières fabriques de produits chimiques furent des fabriques de soudes artificielles obtenues de la décomposition du sel marin par l'acide sulfurique. Elles s'installèrent, au début du XIX^e^ siècle, en vue de remplacer les soudes naturelles d'Espagne et d'Italie dont les guerres de la Révolution et de l'Empire avaient arrêté les arrivages (2).

Elles produisaient l'acide sulfurique nécessaire à leur fabrication. Cet acide est l'agent fondamental de la fabrication de la plupart des produits de la chimie industrielle (3). Les matières premières qui servent à le produire sont la pyrite de fer et le nitrate de soude.

(1) Article de M. Henri Brenier, directeur général des Services de la Chambre de Commerce de Marseille, paru dans le *Journal de la Marine Marchande*, n° du 26 avril 1923.

(2) « Le Gouvernement s'empressa d'encourager et de protéger cette « nouvelle industrie en accordant aux fabriques de soude la franchise « de l'impôt sur le sel et en prohibant les soudes étrangères. Mar- « seille était de toutes les villes de France la plus heureusement « placée pour répondre avec succès aux appels du Gouvernement. « Recevant directement les soufres et les salpêtres, entourée de nom- « breuses salines, de mines de charbon et de masses considérables « de pierres crayeuses, elle possède tous les éléments nécessaires pour « la fabrication de la soude ». J. Julliany, *op. cit*, tome III, page 307.

(3) E. Lombard, vice-président de la Chambre de Commerce de Marseille. Rapport sur l'industrie et la vente des produits chimiques. *Bulletin du Comité consultatif d'action économique de la XV^e^ région*. Mai 1916.

Parmi les engrais chimiques, le plus employé est le superphosphate de chaux. Il résulte du mélange, dans une certaine proportion (1) de phosphate de chaux naturel avec de l'acide sulfurique.

Pyrite de fer, nitrate de soude, phosphates naturels constituent essentiellement la matière première utilisée par les industries chimiques. Leur caractère pondéreux et encombrant en impose le transport par eau. Il implique également les gros tonnages et les rend de ce fait particulièrement intéressants pour l'armement.

Le nitrate de soude en provenance du Chili n'entre en France que par Nantes ou Bordeaux, mais les phosphates naturels et les pyrites arrivent à Marseille. Les premiers viennent de Tunisie et les seconds d'Espagne.

En 1913 les importations ont été :

Pour les phosphates naturels de	28.992	tonnes
Pour les pyrites de	9.664	»

Les exportations se sont élevées à 90.000 tonnes en chiffres ronds. Les principaux produits chimiques exportés sont les suivants :

Soude naturelle ou artificielle raffinée	10.399	tonnes
Acide gallique	9.663	»
Tartrate de potasse	9.267	»
Sulfate de soude	8.941	»
Superphosphate de chaux	7.135	»
Glycérine	7.643	»
Carbure de calcium	5.252	»
Bougies	4.426	»
Chlorure de chaux	3.680	»
Engrais chimiques	2.862	»
Sulfate de cuivre	2.862	»
Acide oléique	2.610	»

(1) 100 kilogs de phosphate de chaux naturel avec 92 kilogs d'acide sulfurique.

Chlorate de potasse	2.479	tonnes	
Oxyde de zinc	2.270	»	
Acide stéarique	1.312	»	
Acide chlorydrique	1.159	»	(1)

L'industrie des produits chimiques avait déjà pris une grande importance avant la guerre. Pendant les hostilités elle a bénéficié d'un développement considérable dû aux immenses besoins de la Défense Nationale.

Elle trouvera dans les terrains de l'établissement de Berre-Caronte aménagé, la place nécessaire à ses nouvelles et vastes installations et l'avenir verra, certainement, un accroissement de sa production et de ses exportations (2).

SECTION III. — Les industries telluriques : « industrie du ciment et des produits céramiques ».

Le groupe des industries telluriques comprend des tuileries, des briquetteries, des fabriques de carreaux, de chaux et de ciments.

Tous ces produits, en raison de leur peu de valeur à la tonne, demandent à être exportés par grosses quantités. Lourds et volumineux, ils constituent à merveille ces « fonds de chargement » que dans les ports français, l'armement national recherche si avidement par suite du

(1) Masson : *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome IX, *op. cit.*, pages 320-321.

(2) Nous n'avons pas jugé utile d'étudier en détail toutes les industries marseillaises qui peuvent entrer dans le groupe des industries chimiques. C'est ainsi que nous n'avons pas parlé de la fabrication de certains sous-produits de la savonnerie comme la glycérine, de la fabrication des bougies, quoiqu'il existe à Marseille la plus importante stéarinerie de France, etc. Le but de ce troisième chapitre est d'illustrer par quelques exemples les idées générales que nous avons développées dans le deuxième, intitulé : « La fonction industrielle du Port de Marseille ».

manque de fret lourd de sortie qui handicape si fortement nos armateurs. Ils sont d'autant plus intéressants à ce point de vue que l'excellence de la fabrication marseillaise facilite leur placement qui est, pour ainsi dire, universel.

Les navires à destination de l'Algérie ou des divers ports de la Méditerranée, aussi bien que ceux qui vont au Brésil, au Mexique, en Argentine et en Australie, assurent une partie de leur cargaison par le moyen de ces produits que la consommation demande sous toutes les latitudes.

Les industries telluriques peuvent exister dans n'importe quelle région de la France possédant les gisements d'argile nécessaires à la fabrication, mais celles qui se sont créées à Marseille ont trouvé des raisons particulières de prospérité dans l'existence du port.

Le ciment, les tuiles et les briques sont des marchandises pauvres dont la zone de pénétration dépend essentiellement des frais de transport. Un tiers de la production est consommé dans la ville même, dans le département des Bouches-du-Rhône ou les départements limitrophes. Les deux autres tiers vont à l'exportation et sont destinés à des pays aussi divers que lointains. Ces produits qui, vers l'intérieur, dépassent difficilement les frontières du département d'origine, sont expédiés au contraire vers l'extérieur aux quatre coins du monde. Ce phénomène en apparence paradoxal s'explique par le bon marché des frets opposé à la cherté des moyens de transport par voie ferrée.

C'est vers la fin du XVIII[e] siècle que furent créées à Marseille par quelques immigrants italiens les premières manufactures de briques. Les argiles de la région marseillaise présentaient des qualités plastiques de premier

ordre et les oxydes de fer qu'elles contenaient leur donnaient une coloration favorable.

Vers 1845 (1) les briquetteries se développèrent grâce aux immenses travaux entrepris à cette époque, notamment le tunnel de la Nerthe dont la voûte fut construite en employant des briques pleines.

Les tuileries vinrent ensuite avec la tuile plate dite « de Marseille », dont l'usage s'imposa bientôt dans tous les pays visités par nos navires. Elles s'installèrent principalement à Saint-Henri et à l'Estaque au bord de la mer.

Les chaux et ciments ainsi que les carreaux sont fabriqués dans la banlieue industrielle de Marseille, les premiers dans la région de la Bédoule et les seconds dans la vallée de l'Huveaune, vers Aubagne.

Dès le début de ces industries à Marseille, c'est-à-dire dès le commencement du XIX^e^ siècle, les armateurs prirent l'habitude de lester leurs bateaux à destination des colonies avec ces lourdes marchandises. Mais l'énorme développement des exportations ne date que de 1860.

En 1830, Marseille n'avait exporté que 225.220 briques et tuiles plates. En 1841, les exportations avaient atteint 5.669.141 briques, tuiles et carreaux dont (2) :

3.525.319 pour l'Algérie.
1.248.028 pour les Etats Sarde.
119.811 pour l'Espagne.
231.356 pour Bourbon.
106.450 pour la Martinique.
64.000 pour la Guadeloupe.
97.000 pour l'Uruguay.

(1) M. Fouque, président de l'Union des Syndicats Industriels et Commerciaux. Article paru dans le *Bulletin du Comité Consultatif d'Action économique de la XV^e^ Région*, n° de février 1918.

(2) J. Julliany, *Essai sur le Commerce de Marseille*, *op. cit.*, tome III, page 335.

En 1860, l'exportation des briques, tuiles et carreaux qui s'est élevée à 21.862 tonnes, a pris une telle extension que ces produits sont à la tête du classement dans les exportations de produits fabriqués. Ils ne l'ont plus quittée depuis. Les plâtres et la chaux qui commencent également à être exportés le sont en quantité bien moindre, 924 tonnes de chaux et 456 tonnes de plâtre. Les ciments ne figurent pas encore aux exportations.

Vers la fin du XIX[e] siècle, en 1890, le total des exportations marseillaises en matériaux de construction s'élevait à 234.702 tonnes dont :

Ciment	75.888	tonnes
Tuiles	70.918	»
Chaux	33.594	»
Carreaux	24.227	»
Briques	21.696	»
Plâtre	8.379	»

En 1913, c'est-à-dire guère plus de vingt ans après, ce tonnage avait plus que doublé en passant à 529.000 tonnes (1).

Le tableau (2) de la distribution de ces produits est très intéressant et nous le reproduisons en entier d'après M. Masson :

(1) Ces 529.000 tonnes ne sont pas seulement produites par les usines de la circonscription de Marseille. Nous avons déjà indiqué notamment que la Société anonyme des Chaux et Ciments de Lafarge et du Teil avait expédié en 1913, par Marseille, en provenance de ses usines de l'Ardèche, 88.602 tonnes de chaux et ciments. La Société des Tuileries Romain Boyer, dont l'usine est à Six-Fours (Var), expédie une partie de sa production par Marseille, où elle est transportée sur chalands.

(2) *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône,* tome IX, page 329, *op. cit.*

Ciment (tonnes).

Algérie	60.870	Etats-Unis	3.751
Espagne	27.479	Brésil	2.984
Argentine	22.125	Afrique Occ. Franç.	2.389
Tunisie	14.095	Indo-Chine	1.112
Maroc	11.778	Egypte	602
Turquie	8.553	Bulgarie	500
Italie	5.281	Indes hollandaises	326
Madagascar	4.476	Autres colonies franç.	2.412
Cuba	4.137	Autres pays	6.201

Chaux Hydraulique (tonnes).

Algérie	43.517	Brésil	1.505
Turquie	17.047	Tunisie	1.455
Maroc	10.433	Portugal	1.207
Egypte	9.557	Argentine	1.085
Espagne	6.397	Italie	1.028
Sénégal	3.979	Autres colonies franç.	3.997
Afrique Occ. franç.	3.786	Autres pays	1.823
Madagascar	3.126		

Tuiles (tonnes, moyenne 1912-1913).

Brésil	33.416	Maroc	1.356
Turquie	30.726	Indochine	778
Australie	18.940	Martinique	771
Russie	14.461	Afrique Orient. angl.	733
Algérie	12.758	Italie	658
Cuba	8.689	Afrique Occ. anglaise.	590
Tunisie	8.369	Uruguay	563
Inde anglaise	5.868	Afrique Occ. français.	554
Bulgarie	3.646	Madagascar	466
Egypte	3.054	Chine	454
Espagne	2.979	Grèce	286
Sénégal	2.764	Roumanie	116
Argentine	2.089	Autres colonies franç.	491
Mexique	1.657	Autres pays	1.288

Carreaux (tonnes, moyenne 1912-1913)

Argentine	9.772	Mexique	1.013
Algérie	6.915	Espagne	834
Uruguay	6.785	Sénégal	231
Turquie	3.919	Italie	170
Maroc	3.680	Martinique	141
Brésil	1.813	Afrique Occ. franç.	103
Inde anglaise	1.593	Autres colonies	151
Tunisie	1.364	Autres pays	285
Egypte	1.108		

Briques (tonnes, moyenne 1912-1913)

Sénégal	5.966	Afrique Occ. anglaise.	1.261
Maroc	5.499	Egypte	861
Turquie	2.772	Madagascar	222
Algérie	2.679	Espagne	209
Afrique Occ. franç...	2.569	Autres colonies franç.	94
Tunisie	1.300	Autres pays	159

Il ressort de cette distribution que les marchés les plus importants sont ceux qui se trouvent sur les bords de la Méditerranée, surtout en ce qui concerne les chaux et les ciments. Pour les tuiles, briques et carreaux, leur prépondérance, quoique encore très grande, est pourtant relativement moins accentuée. Mais ce qu'il importe de souligner c'est l'extrême diversité des pays de consommation des produits céramiques de l'industrie marseillaise.

En dehors de la Méditerranée, les tuiles, briques et carreaux sont expédiés partout, dans le monde, en Amérique, en Australie, au Sénégal, aux Indes.

Profitant des conditions exceptionnellement favorables dues à la situation au bord même de la mer, d'importants gisements d'argile, Marseille exporte ses produits vers les destinations les plus lointaines. Non seulement des voiliers se livrant au cabotage viennent charger au pied des usines, mais encore les longs-courriers peuvent trouver des facilités de chargement grâce à ces marchandises.

En 1913, il y avait à Marseille 27 fabriques de tuiles (1) situées pour la plupart à Saint-Henri près l'Estaque,

(1) Certaines fabriques de tuiles situées en dehors du département des Bouches-du-Rhône, comme celles de Six-Fours, dans le Var, exportent une bonne partie de leurs produits par Marseille. C'est, du reste, une Compagnie marseillaise qui en est propriétaire.

18 fabriques de carreaux dits « tomettes » et 23 briquetteries. Elles pouvaient produire annuellement :

140.000.000 de tuiles.
65.000.000 de carreaux.
140.000.000 de briques (1).

ce qui, en poids, représente 345.000 tonnes.

Les usines de ciment et de chaux hydraulique au nombre de neuf, pour la circonscription de la Chambre de Commerce, se trouvent presque toutes hors Marseille, à Roquevaire, Auriol, Roquefort-La-Bédoule, etc...

Les exportations qui avant la guerre dépassaient 500.000 tonnes ont été considérablement réduites au cours des hostilités. En 1918, elles étaient tombées à :

Ciment	27.505	tonnes	
Chaux	10.950	»	
Tuiles	11.309	»	
Briques	1.358	»	
Carreaux	5.062	»	(1)

Les principales raisons de cette décadence sont : la difficulté de trouver du fret, la disparition de la main-d'œuvre spécialisée et les interdictions d'exportations à peine tempérées par des licences toujours accordées avec une lenteur telle que nos concurrents étrangers disposaient de tout le temps nécessaire pour enlever à nos industriels les affaires intéressantes. Il faut ajouter que pour les chaux et ciments la production était réquisitionnée depuis 1914 et que la réquisition a duré jusqu'à la fin de 1918.

(1) *Compte rendu de la Situation commerciale et industrielle*, année 1913, pages 298 et 299, et année 1918, pages 235 et 241.

Voici, pour 1922, les chiffres des exportations rapprochés de ceux de 1913 :

	1922		1913	
Ciment	82.884	tonnes	179.092	tonnes
Chaux	26.763	»	109.875	»
Tuiles	68.099	»	167.759	»
Briques	12.625	»	28.030	»
Carreaux	23.771	» (1)	43.924	»

Par rapport à 1918, le relèvement est intéressant, mais nous sommes encore loin des résultats d'avant-guerre.

Un avenir prochain ne peut manquer de nous ramener les chiffres de 1913. Il semble même qu'ils devraient être facilement dépassés. « Les matériaux de construction..... « représentent le meilleur de tous les frets. Les chaux, « les tuiles, les briques, les carreaux, les ciments, font « le plein ou partie au gré du navire, lui permettant de « recevoir au besoin son entière portée. C'est une mar- « chandise pauvre, de risque réduit, se vendant sur tous « les rivages du monde, les qualités produites sur le « territoire marseillais étant partout appréciées, « demandées et recherchées (2). »

Nous nous trouvons en présence de produits de qualité supérieure, sortis en grande partie de fabriques situées au bord même de la mer et que les navires chargent volontiers. Comment expliquer que l'exportation ne suive pas une marche rapidement ascendante vers des quantités doubles ou triples de celles d'avant-guerre. La production serait-elle limitée par la matière première ? Au contraire, les gisements d'argile paraissent inépuisables et on en découvre tous les jours de nouveaux.

(1) Etats annuels de la Douane (exportations), 1922.
(2) Fouque, *op. cit.*

Que reste-t-il à faire pour stimuler ces exportations que la nature de la marchandise et le lieu de sa production semblent devoir rendre si naturellement importantes ?

Il faut que le produit arrive au quai d'embarquement, au plus bas prix, le plus rapidement possible et en quantités suffisantes pour être à la portée immédiate d'un navire quelle que soit l'importance de sa demande.

« Un des facteurs les plus importants pour assurer à « un port une fréquentation toujours en progrès est « sans nulle discussion, l'assurance pour les navires d'y « trouver à toute époque un fret de marchandises pon- « déreuses, disponibles et de livraison immédiate » et M. Fouque ajoute que des spécialistes peuvent découvrir dans les grands ports du Nord de l'Europe comme Anvers et Hambourg : « Les facilités que les matériaux « de construction y rencontrent pour leur livraison et « leur rapide embarquement. Cette marchandise n'est « pas magasinée en usine, comme ici, pour attendre des « ordres à longue distance. Elle stationne sur péniche « dans les bassins qui lui sont réservés et au premier « signal elle gagne le long-bord du navire qui consentit « le matin même ou la veille au soir à les recevoir. L'on « comprend tout de suite l'économie de ces procédés « actifs pour un vapeur sous pression qui attendit la « dernière heure pour bénéficier d'un fret riche et à « défaut accepte du fret pauvre à condition qu'aucune « perte de temps ne survienne. Les bateliers en perma- « nence attendent dans un coin de la Bourse l'ordre « d'avancer. »

On ne saurait mieux montrer le rôle que doivent jouer les matériaux de construction dans l'activité du port. Les

navires qui fréquentent ces bassins et surtout les bateaux français peuvent trouver, grâce à ces produits, « un élément constant de sortie » qui entraînera une réduction dans le prix du fret de ou pour Marseille et par conséquent augmentera considérablement son trafic.

Les industries telluriques présentent donc pour l'avenir du port de Marseille une importance de premier ordre et tout doit être mis en œuvre pour créer des communications rapides et bon marché entre les usines et les quais d'embarquement et pour faciliter les livraisons à bord.

Nous l'avons déjà dit au début de ce chapitre. Il ne saurait être question ici de passer en revue toutes les industries marseillaises. Nous avons étudié les trois groupes principaux dans lesquels se trouvent réunies les plus importantes d'entr'elles. Dans le groupe des industries de l'alimentation nous avons vu en détail la minoterie, la semoulerie, les fabriques de pâtes alimentaires et les raffineries de sucre. Dans celui des industries chimiques nous avons étudié la savonnerie, l'huilerie et les produits chimiques. Enfin, dans le dernier que nous avons appelé le groupe des industries telluriques, nous avons parlé de la fabrication des ciments et des produits céramiques.

Nous avons défini la fonction industrielle d'un port, celle qui se manifeste par la création de nouvelles industries ou par un accroissement considérable des industries déjà existantes. Nous nous sommes attaché à en donner les exemples les plus caractéristiques. Quoi de plus

significatif à l'appui du premier aspect de la fonction industrielle du port de Marseille que l'existence des raffineries de sucre et de l'huilerie et quoi de plus net pour caractériser son deuxième aspect que le développement formidable de la minoterie ou de la fabrication des produits céramiques ?

Mais l'activité industrielle de la grande cité provençale est immense. Même dans chacun des trois grands groupes examinés, il est des branches importantes dont nous n'avons pas parlé et qui ont plus ou moins de répercussion sur le trafic du port. Du côté des industries alimentaires il existe des biscuiteries (1), des pâtisseries, des fabriques d'aliments dits « de régime », des rizeries, des casseries de pois, des fabriques de glace, confiseries, chocolateries, réglisseries, des fabriques de boissons gazeuses, trois grandes brasseries, des fabriques de vins de liqueurs (Vermouth principalement), des distilleries. Parmi les industries chimiques nous trouvons la stéarinerie et les fabriques de glycérines, d'acides stéarique et oléïque. Dans les industries du troisième groupe la verrerie est représentée par deux grandes usines.

Le travail des métaux compte d'importants ateliers de réparations de navires, de construction de machines, des fonderies, des fabriques d'automobiles, de boîtes métalliques, d'appareils de chauffage, d'appareillage électrique, des ateliers de ferronnerie, etc...

Pour l'industrie des textiles et le travail des étoffes il convient de signaler des laveries de laines, des fabriques de sacs, des corderies, des fabriques de vêtements, de fils à coudre et de bonneterie, des chapelleries, etc... (1).

(1) *Marseille. Le port, la ville, la région, op. cit.*

Les industries du bois comprennent des ateliers de menuiserie, d'ameublement et d'ébénisterie, la tonnellerie, la caisserie, la carrosserie et le charronnage.

Les cuirs sont travaillés dans d'importantes manufactures de chaussures.

Il existe encore une foule d'industries diverses comme des fabriques de caoutchouc, de papiers, des raffineries de soufre, des fabriques de cartes à jouer, une manufacture de tabacs et d'allumettes, des raffineries de pétrole, etc...

Toutes les industries que nous venons d'énumérer contribuent à la prospérité de la Ville, mais ce sont surtout celles que nous avons étudiées qui exercent une influence prépondérante sur l'activité du port.

CHAPITRE IV

L'avenir de la fonction industrielle.

Pour l'industriel qui veut exporter les produits de sa fabrication à l'étranger, le problème essentiel est celui de l'abaissement du prix de revient. S'il peut produire économiquement et à meilleur marché que ses concurrents, c'est pour lui la prospérité par l'extension indéfinie de ses affaires.

Comment obtiendra-t-il ce résultat ? En diminuant le plus possible les frais généraux, grâce à ses efforts personnels et surtout avec la collaboration des collectivités intéressées. Dans les ports maritimes, le développement de l'industrie dépend au premier chef du bon marché des transports. Tout progrès pouvant amener l'abaissement du prix du fret ; la diminution des taxes grevant le séjour des navires dans les bassins ; la rapidité de débarquement et d'embarquement des marchandises, par la concession de places à quai judicieusement aménagées et pourvues d'un outillage perfectionné et spécialisé ; la possibilité de construire les usines à proximité immédiate des quais, supprimant ainsi un camionnage fort coûteux ; tout progrès, disons-nous, réalisé dans une quelconque de ces directions est de nature à mettre « l'industrie de port » dans des conditions favorables pour recevoir sa matière première et exporter ses produits fabriqués.

Ces vérités n'ont pas échappé aux personnalités compétentes de la Chambre de Commerce, qui ont voulu

réaliser les économies nécessaires et ont conçu un programme grandiose de travaux à effectuer dans ce but, soit à Marseille même, soit à Bouc, Caronte.

Marseille dispose actuellement de sept bassins (1) qui sont insuffisants et obligent quelquefois les navires à stationner en rade de l'Estaque, en attendant une place disponible pour procéder à leurs opérations. La loi du 24 octobre 1919 a autorisé la Chambre de Commerce à commencer un huitième bassin appelé « Bassin Mirabeau ».

Un autre avant-projet concernant la construction d'un nouveau bassin au large de la partie Sud de la grande Jetée, est resté en suspens.

D'après la progression du trafic qui, de 2.000.000 de tonnes en 1861, était passé à 9.000.000 de tonnes en 1912, on prévoyait, pour 1932, un mouvement total de 16.000.000 de tonnes. Pour faire face à cet accroissement et pour disposer d'une longueur de quai proportionnelle à celle qui existait avant la guerre, il aurait fallu que pour cette date, fussent réalisés les deux projets du bassin Mirabeau et du bassin du large.

La guerre a apporté certaines perturbations dans ces prévisions et la Chambre de Commerce a modifié ses plans. L'exécution du bassin Mirabeau est retardée et seuls, les travaux de l'établissement maritime de Bouc-Caronte, autorisés par la même loi du 24 octobre 1919, sont poursuivis actuellement.

(1) Celui du Port-Vieux, de la Joliette, du Lazaret et d'Arenc, de la Gare Maritime, le Bassin National, celui de la Pinède, du Président Wilson, représentant une surface totale de 180 hectares dont 174 utilisables, avec un développement de quais de 18 kilomètres, dont 16.857 mètres utilisables. La surface des quais s'élève à 1.002.050 mètres carrés, dont 576.053 réservés aux voies de circulation et 425.997 aux dépôts de marchandises.

Tous ces bassins sont protégés par une jetée dite du large, qui mesure 4.650 mètres de longueur.

Les marchandises de manutention dangereuse, comme le pétrole, ou lourdes et encombrantes, comme le charbon, devant être débarquées en grande partie à Caronte, les quais seront dégagés, ce qui permettra de les rendre à une utilisation commerciale plus intensive (1). D'autre part, cette façon de procéder présente encore cet avantage, précieux à notre époque, d'exiger des sacrifices financiers beaucoup moins élevés. Un mètre de quai coûte 16.000 francs à Caronte et 49.200 francs à Marseille.

L'augmentation rapide des dimensions des navires de commerce rend aussi nécessaire l'approfondissement

(1) Ce résultat sera d'autant plus aisément atteint que l'outillage dont dispose le port est voie constante d'amélioration.

Il se compose essentiellement de grues hydrauliques fixes ou mobiles et de grues électriques de 1 à 4 tonnes de puissance ; de grues américaines de grande puissance, de 5 à 10 tonnes, de transporteurs à courroies sans fin, de cabestans électriques, d'élévateurs, d'élévateurs à grains à godets (Poulsons), de bateaux-citernes, de chalands, mahonnes, etc.

Cet important outillage permet d'obtenir des débarquements de marchandises de plus en plus rapides. C'est ainsi qu'au mois de septembre 1922, une cargaison de blé de 4.700 tonnes, à destination de la Suisse, a été mise en sacs et chargée sur wagons en moins de deux jours. 2.850 tonnes ont été débarquées le 22 et le reste le 23, le travail étant achevé à 16 heures. Un navire de 6.000 tonnes de mazout est aujourd'hui débarqué en moins de 24 heures. (*Exposé des travaux de la Chambre de 1920 à 1923,* par M. Hubert Giraud, président sortant, page 13. Brochure, Marseille, 1924).

La vitesse du débarquement est subordonnée à la position du navire suivant qu'il se trouve en pointe ou bord à quai et surtout à la nature de la marchandise. Pour le blé, on obtient assez couramment des vitesses horaires de débarquement de 270 tonnes.

Les Docks, entrepôts et hangars appartiennent soit à la Compagnie des Docks et entrepôts de Marseille, soit à la Chambre de Commerce.

La première a le monopole de l'entrepôt réel de la Douane. Elle peut emmagasiner 160.000 tonnes de marchandises. Elle a fait édifier des entrepôts frigorifiques pouvant contenir 6.000 tonnes.

La Chambre de Commerce a construit des hangars dont l'usage est facultatif. Ils sont au nombre de 14, avec une capacité d'emmagasinement de 90.000 tonnes.

Voir : *Marseille, le Port, la Ville, la Région.* Brochure de la Chambre de Commerce, 1922.

des divers bassins et des passes d'entrée (1), quoique les navires qui fréquentent Marseille soient généralement moins grands que ceux des ports de l'Océan. Les plus importants courriers en service sur les lignes d'Extrême-Orient ont leur calaison limitée par la profondeur du canal de Suez (2).

On envisage également l'élargissement des quais pour l'installation d'entrepôts et de nouvelles voies ferrées (3), ainsi que l'aménagement du bassin de la Joliette par la construction de môles obliques de façon à accélérer le

(1) La passe du Port-Vieux a 7 m. 50 de profondeur, celle de la Joliette 8 m. et 70 m. de largeur, et celle du Président Wilson, le dernier construit, 12 m. pour une largeur de 108 m.

De même la profondeur des bassins a été successivement augmentée. Le bassin du Président Wilson a des profondeurs de 12 m. pour l'accostage et de 35 m. à la jetée du large. Marseille peut ainsi recevoir les plus grands paquebots du monde.

Les conditions d'accès sont encore rendues plus faciles par le fait que Marseille est un port sans marée. C'est un avantage inappréciable. Les navires entrent au port à n'importe quel moment et gagnent, par conséquent, un temps précieux.

Le nombre des postes pour navires de mer est de 138, dont la presque totalité, 136 exactement, par plus de 6 mètres de tirant d'eau.

Marseille : le Port, la Ville, la Région, op. cit.

(2) Un des plus grands paquebots de la flotte marseillaise est l'*André-Lebon*, qui appartient à la Compagnie des Messageries Maritimes. Il est affecté à la ligne de Chine et d'Extrême-Orient.

Ses caractéristiques sont les suivantes :

Longueur entre perpendiculaires	161 m. 30
Largeur au mètre couple	18 m. 83
Creux sur quille	13 m. 75
Déplacement	19.260 tonneaux
Tirant d'eau	8 m. 97
Jauge brute	13.681 tonneaux
Jauge nette	7.375 tonneaux
Capacité des cales et entreponts	6.134 m. cube.

(3) Les voies ferrées des quais exploitées par la Compagnie P.-L.-M. ont une longueur de 56 kilomètres. Les trois gares maritimes sont les gares de la Joliette, d'Arenc et du Vieux-Port. Elles sont reliées à la grande ligne Marseille-Lyon-Paris, la première par la gare Saint-Charles, la deuxième directement par une ligne aboutissant à l'Estaque et la troisième par la gare du Prado, qui est raccordée, en partie par tunnel, à la gare de Saint-Barthélemy.

Ces moyens de dégagement vers l'intérieur sont actuellement insuffisants et de nombreux projets sont envisagés pour améliorer les raccordements des gares déjà existantes ainsi que pour assurer le raccordement des importantes gares nouvelles en projet.

travail, les navires se trouvant bord à quai au lieu d'être en pointe comme maintenant.

Il y a aussi des projets intéressant plus directement l'industrie marseillaise, comme la création de « silos » (1) pour graines oléagineuses et la concession d'un emplacement spécial avec outillage approprié (2) pour faciliter l'embarquement rapide des matériaux de construction, progrès de nature à augmenter considérablement le tonnage expédié par Marseille. Celui-ci, on se le rappelle, atteignait déjà en 1913, 600.000 tonnes.

Une autre création qui a reçu l'approbation ministérielle est celle des terre-pleins dits de « Mourepiane » situés en arrière du bassin Mirabeau et séparés de ce dernier par la jetée du canal de Marseille au Rhône. Les terrains seront conquis sur la mer par voie d'endiguement et de remblaiement. On y construira des quais publics, des voies ferrées et des voies charretières. Les espaces non réservés pour un usage public seront concédés à la Chambre de Commerce et devront être exclusivement affectés aux opérations du commerce et des industries utilisant la navigation ou le canal pour la réception des matières premières ou pour l'expédition de leurs produits. La superficie de ces terrains sera d'environ 30 hectares (3).

Ces terre-pleins sont destinés à remédier en partie aux inconvénients qui résultent du manque de larges espaces

(1) Le projet de la Chambre de Commerce est prêt. On attend celui de la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille, qui a proposé au Ministre du Commerce de se charger elle-même de la construction des silos. — V. *Exposé des travaux de la Chambre de 1920 à 1923*, page 13, brochure déjà citée.

(2) Voir brochure ci-dessus, page 15. L'installation de cet outillage spécial se fait au quai des Pierres-Plates.

(3) *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, tome IX, Art. de M. A. Batard-Razelière, inspecteur général des Ponts et Chaussées, ancien ingénieur en chef du Port de Marseille.

susceptibles de recevoir les installations pouvant faciliter les communications entre la mer, le canal et la voie ferrée. Ils réduiront sensiblement les frais de manutention et de transport des marchandises arrivant par mer et devant continuer leur route par le canal ou le chemin de fer.

Concluons d'un mot sur cette question de l'amélioration du port de Marseille, en disant que pour parer à l'insuffisance d'étendue du port, les efforts de la Chambre de Commerce ont porté d'une part sur le perfectionnement de l'outillage technique en vue d'augmenter la rapidité d'embarquement et de débarquement des marchandises, d'autre part sur la simplification de l'outillage administratif de façon à réduire les délais de stationnement des marchandises sur navires ou exposées sur les quais et à faciliter la perception des différentes taxes, enfin sur la mise au point de l'outillage financier destiné à lui procurer les ressources dont elle a besoin pour faire face aux participations financières considérables qu'elle a consenties dans les grands travaux en cours d'exécution.

***

Nous avons signalé un inconvénient que présente le port de Marseille et qui met l'industrie dans des conditions d'infériorité : c'est l'obligation pour les industriels d'avoir recours à un camionnage difficile et onéreux. Les usines, installées toujours trop loin des quais, sont encore souvent à une altitude trop élevée.

Serait-il possible de trouver à proximité immédiate de la mer, des terrains suffisamment étendus, bon marché et desservis à volonté par la voie ferrée, c'est-à-dire pré-

sentant toutes les conditions requises pour servir à l'édification de vastes usines, munies de tous les perfectionnements modernes et aptes à mettre sur le marché international, des produits d'excellente qualité, à un prix inférieur à celui des principaux concurrents étrangers. Ces terrains existent-ils à Marseille même ?

La plus haute autorité en ces matières, la Chambre de Commerce, s'est prononcée nettement. Les terrains propices à l'industrie doivent être cherchés ailleurs que dans le territoire de la commune où on ne les trouverait pas. Il est de l'intérêt général de tirer parti de ceux qui sont sur les bords de l'étang de Berre.

Pour montrer comment les Marseillais, convaincus qu'il leur serait difficile de disposer de terrains industriels dans le voisinage des nouveaux bassins en construction vers l'Estaque, en vinrent à songer à une utilisation des bords de l'Etang de Berre, il convient de parler des différents travaux en cours d'exécution ou en projet, en les énumérant par ordre chronologique.

Le désir de relier Marseille au Rhône par une voie d'eau intérieure a toujours été vif chez les Marseillais. La distance est courte du port au fleuve et leur liaison est particulièrement souhaitable pour le développement des transactions entre le port et l'intérieur du pays. Malgré l'état défectueux du fleuve sur lequel la navigation est difficile, la construction du canal de Marseille au Rhône doit procurer au port un accroissement de trafic en faisant de notre Cité la tête d'une ligne de navigation intérieure pouvant desservir la France et même l'Europe Centrale.

Nous n'insisterons pas sur les avantages que le port doit retirer de la réalisation de ce grand projet. Il aura surtout pour effet de développer considérablement la

fonction régionale et nous voulons borner nos explications à l'avenir du port en raison de sa fonction industrielle.

Toutefois, la facilité de communiquer avec un arrière-pays de plus en plus étendu, doit avoir pour conséquence le développement de l'industrie locale qui, comme nous l'avons vu, a une bonne partie de ses débouchés sur les marchés intérieurs.

De notre point de vue, le canal de Marseille au Rhône est intéressant parce qu'il assure la jonction de notre port avec l'étang de Berre et permet la mise en valeur de ce dernier (1).

Le canal de Marseille au Rhône (2) est destiné à

(1) Cette nappe d'eau, de plus de 15.000 hectares de superficie, dont 6.000 environ comprenant des fonds de 8 mètres sous zéro, comporte un développement de 78 kilomètres de côtes sur lesquelles les terrains propres à l'établissement de nombreuses industries se rencontrent un peu partout. Les Marseillais n'ont pas pensé tout de suite à leur utilisation à cet effet, à cause de la distance assez grande qui sépare l'étang, de Marseille et de ses divers bassins. Mais depuis fort longtemps, il existait un projet de liaison par canal entre le port et le Rhône. La première proposition officiellement présentée dans ce but date de 1820. Dans sa première partie, le canal projeté et actuellement en cours d'achèvement, aboutit à l'étang de Berre en passant sous les collines de la Nerthe, par le moyen d'un tunnel dit « du Rove », qui est l'œuvre la plus colossale du monde entier dans ce genre.

Le plus important obstacle à la réunion du premier port de la Méditerranée avec l'étang de Berre ayant disparu de ce fait. la Chambre de Commerce a immédiatement proposé, en prenant à son compte exclusif l'augmentation de la dépense, le creusement du canal dans sa partie Marseille-Etang de Berre, à 4 mètres de profondeur, de façon à permettre la circulation dans les deux sens de chalands de mer ou de rivière de 7 mètres de largeur et de 1.200 tonnes de portée en lourd.

En attendant que l'Etang de Berre puisse recevoir les navires de mer, directement par le golfe de Fos, les usines installées sur ses bords seront ravitaillées en matière première par des chalands chargés à Marseille. Ce camionnage par eau sera évidemment beaucoup moins coûteux que celui pratiqué actuellement à l'aide de lourds camions à chevaux ou de camions automobiles.

(2) « Le projet de canal de Marseille au Rhône est très ancien puisqu'il en était question au début du XIXe siècle (projet Becquey, 1820). On ne comprend pas toujours le motif pour lequel Marseille le réclamait depuis près d'un siècle, quand elle l'a enfin obtenu sur les instances de la Chambre de Commerce, en 1903 (loi du 24 décembre). Il

augmenter le trafic du port dans un délai qui sera certainement assez long.

Il est bon de prévoir l'avenir, mais les hommes à l'esprit pratique qui dirigent la Chambre de Commerce et qui ont inspiré les projets d'extension du port doivent songer à des possibilités plus immédiatement réalisables. Avec un esprit d'à propos dont Marseille ne tardera pas à bénéficier et profitant de ce que les travaux du canal, surtout dans sa partie Marseille-Martigues-Port de Bouc, peuvent être terminés dans un délai relativement court, la Chambre de Commerce a pensé à une utilisation rapide de l'étang de Caronte.

semble tout d'abord qu'avec les bouches du grand fleuve aussi proches, le canal fut inutile, mais on sait qu'il faut aller chercher l'entrée dans le Rhône, non pas à son embouchure même obstruée par les sables, mais dans le golfe de Fos d'où un canal conduit à Saint-Louis-du-Rhône. Or la traversée du golfe de Fos est souvent rendue impossible, par le mistral, aux chalands qui descendent le fleuve.

« Il fallait donc que Marseille fût assurée de pouvoir recevoir, ou expédier, sans aucune interruption, toute l'année, la batellerie qui la met en relation par eau avec son arrière-pays. C'est à quoi doit pourvoir le canal de Marseille au Rhône.

« Il part d'un bassin en arrière du bassin Président-Wilson dans le port même ; longe le littoral, traverse, un peu au delà du village de l'Estaque, par le souterrain du Rove, long de 7 kilomètres, le massif de la Nerthe, passe dans l'étang de Bolmon, suit la rive sud de l'étang de Berre, emprunte le canal maritime existant entre Martigues et Port-de-Bouc, puis le canal de navigation intérieure existant également entre Port-de-Bouc et Arles où il débouche dans le Rhône après un parcours de 81 kilomètres. Il ne comporte qu'une seule écluse à Arles, de 16 mètres de largeur et de 160 mètres de longueur utile, pour racheter la différence de niveau existant entre la mer et le Rhône sur ce point, laquelle varie de 7 mètres aux hautes eaux à 0 m. 60 aux eaux basses. Les dimensions transversales du canal telles qu'elles sont arrêtées dans le projet actuel sont faites pour permettre le passage des plus grands chalands du Rhône, portant pour le moment au maximum 600 tonnes de fret, à 1 m. 75 d'enfoncement, avec une largeur de 8 mètres au maître-couple, et une longueur de 60 mètres environ. La largeur du canal entre Port-de-Bouc et Arles a été fixée à 23 mètres au plafond et sa profondeur à 2 m. 50. Primitivement il devait avoir 3 mètres d'eau entre Marseille et Port-de-Bouc. Mais cette profondeur d'eau a été portée à 4 mètres (5 mètres en tout) par une délibération de la Chambre de Commerce de 1919 ».

Article de M. Henri Brenier, directeur général des Services de la Chambre de Commerce de Marseille, paru dans le *Journal de la Marine Marchande*, N° du 26 avril 1923.

Cette idée émise en 1916 a été consacrée par une loi du 24 octobre 1919 qui a décidé l'unification des services spéciaux du port gérés par la Chambre de Commerce et leur extension aux ouvrages de Port de Bouc et de l'étang de Berre.

Les travaux entrepris en exécution de cette loi sont destinés :

1° A donner au canal de Marseille au Rhône une profondeur suffisante entre Marseille et l'étang de Berre pour permettre le passage de chalands de 1.200 tonnes de portée en lourd au minimum ;

2° A ouvrir l'étang de Berre à la navigation maritime en lui procurant un accès direct à la mer, sur le golfe de Fos, par l'étang de Caronte et Port de Bouc.

Les détails techniques de tous ces travaux ont été exposés d'une façon claire et précise dans une notice (1) publiée par la Chambre de Commerce en décembre 1921 et intitulée : « Extension du port de Marseille dans la région Port de Bouc, Martigues, Etang de Berre ». Ils sont étudiés dans l'ordre suivant : 1° Canal de Marseille au Rhône ; 2° Canal Maritime Port de Bouc à Martigues ; 3° Etablissement Maritime de Caronte ; 4° Utilisation de l'Etang de Berre ; 5° Outillage et exploitation du nouvel établissement maritime.

Comment l'établissement Berre-Caronte est-il appelé à devenir un port industriel ?

De nombreuses industries peuvent s'établir sur les bords de l'étang de Caronte. Elles s'y trouveront dans des conditions privilégiées. Les terrains sont vastes et meilleur marché qu'à Marseille. Les collines ne sont pas

(1) Rédigée par M. Bezault, ingénieur en chef du service maritime.

rapprochées de l'eau comme à l'Estaque où l'extension des ports Nord va être obligée de s'arrêter.

Il sera possible de les bâtir sans trop de frais, au bord même de l'eau.

La matière première sera déchargée directement des bateaux dans l'usine et les produits fabriqués, embarqués sur les bateaux dans les mêmes conditions de bon marché et de rapidité.

Trois lignes de voie ferrée ceinturent l'étang : deux lignes d'intérêt général, à l'Est la grande ligne de Paris, à l'Ouest la nouvelle ligne de l'Estaque à Miramas et une ligne d'intérêt local au Sud, le chemin de fer départemental à voie normale du Pas des Lanciers à Martigues. Dans ces conditions la desserte des usines par voie ferrée est simple et des raccordements pourront être établis pour faciliter les expéditions dans l'intérieur du pays.

Ce qui est important pour un port maritime qui veut jouer un rôle industriel, c'est de posséder de vastes terre-pleins comportant les espaces nécessaires à l'établissement de voies ferrées sans plaques-tournantes qui font perdre du temps. Tout cela est prévu dans l'établissement de Caronte (1).

(1) L'aménagement de l'étang de Berre proprement dit n'est envisagé que pour une période relativement éloignée et ne sera effectué qu'au fur et à mesure des besoins. Mais l'étang de Berre communique avec la mer par un étroit couloir appelé l'étang de Caronte, où se trouve à l'entrée, du côté de l'étang de Berre, un petit port : « Martigues », et à la sortie, du côté de la mer, un autre port plus important : « Port-de-Bouc ». La largeur de l'étang de Caronte varie entre 400 et 800 mètres. Il est traversé par le canal de Marseille au Rhône.

Un canal construit dans des conditions analogues, le canal maritime de Saint-Louis-du-Rhône, possède sur ces rives des établissements industriels en pleine prospérité. Ce précédent ne pouvait manquer de faire naître l'idée d'utiliser pareillement les rives du canal de Martigues à Bouc.

Le programme des travaux de l'étang de Berre est si vaste qu'il ne peut être réalisé que progressivement. Les frais qu'il entraîne sont

L'établissement maritime de Port de Bouc et Caronte, tel qu'il est envisagé, permettra de faire face à un trafic de 6.000.000 à 7.000.000 de tonnes par an. On se rappelle qu'en 1913 le mouvement général du port de Marseille s'est élevé à 8.167.878 tonnes au commerce général.

Dans l'esprit de ceux qui ont préconisé sa création, il doit surtout être un port industriel, c'est-à-dire un port affecté spécialement à des opérations et entreprises industrielles.

« Le programme des installations de voies ferrées a « été étudié en conséquence par la Compagnie des « Chemins de fer P.-L.-M. Elles doivent permettre dans « le sens le plus chargé, de Caronte vers l'Intérieur, un « mouvement annuel de 4.000.000 de tonnes correspon- « dant à 20 trains en moyenne par jour. En raison de « l'irrégularité des transports maritimes on a envisagé « un mouvement de 30 trains, dans chaque sens, « quand les établissements maritimes fonctionneront à « plein » (1).

La rive Nord aussi bien que la rive Sud seront desservies par des faisceaux de voies ferrées, la première étant reliée à la nouvelle ligne de Miramas à l'Estaque et la

élevés et tous les concours financiers sont nécessaires. L'Etat, et surtout la Chambre de Commerce, ont pris à cet effet des engagements considérables, mais on a également prévu le concours des usagers du futur établissement. Les collectivités ne s'occuperont que de l'exécution des ouvrages d'intérêt général comme le canal et l'amélioration de l'entrée de la rade de Port-de-Bouc et l'initiative privée effectuera les travaux nécessités pour la construction des quais et leur outillage.

La rive nord du canal, la plus facile à desservir par voie ferrée, sera utilisée en construisant des quais en bordure du canal. Les quais actuels de Port-de-Bouc seront portés à 600 mètres de longueur. La rive sud comportera l'établissement de bassins et de terre-pleins.

La largeur utile pour le mouvement des navires dans un sens ou dans l'autre, sera de 200 mètres.

(1) Bezault, *Notice sur l'extension de Marseille, op. cit.*

deuxième à la gare de la rive Nord par un pont mobile et éventuellement aux deux gares de Martigues (P.-L.-M. et Chemins de fer départementaux).

La transformation de l'étang de Caronte en avant port de l'étang de Berre donnera :

140 hectares de bassins et passes.
60 » avant port.
12 kilomètres de quai.
2 » passes et divers.
170 hectares pour voies de circulation.
80 » pour les dépôts.

Les chiffres correspondants pour Marseille sont les suivants :

176 hectares de bassins et passes.
18 » avant-port.
15 kilomètres de quai.
6 » passes et divers.
55 hectares pour voies de circulation.
40 » pour les dépôts.

Le programme de travaux proposé par M. l'Ingénieur en Chef Bezault, une fois réalisé, doublera la capacité du port de Marseille (1).

(1) Le canal maritime de Bouc à Martigues pourra être creusé à 10 mètres de profondeur sur une largeur de 50 mètres, ce qui rendra possible l'accès direct de l'étang de Berre aux plus grands navires. Le port de Bouc sera amélioré et la passe d'entrée dégagée par l'enlèvement d'un banc rocheux qui se trouve dans la partie Nord. Elle sera approfondie de telle sorte que les navires pourront mouiller, s'il est besoin, à Port-de-Bouc avant d'entrer dans le canal.

L'utilisation de l'étang de Berre provoquera un développement industriel certainement important de cette région. Les usines déjà facilement desservies par voie ferrée pourront être dotées à peu de frais de petits appontements privés et se servir de chalands pour opérer le transbordement des matières premières des cargos qui les

***

Ainsi, ce qui est un défaut caractéristique de Marseille, dont le port vit pour la plus grande partie de l'industrie locale, c'est l'isolement des usines par rapport aux quais et aux gares. La conséquence se traduit par un double camionnage du quai aux usines et réciproquement quand on exporte ou du quai aux usines et des usines aux gares quand on travaille pour le marché national.

Dans ce dernier cas l'inconvénient est moins grave parce que la concurrence des produits étrangers se heurte à la politique protectionniste suivie par la France. Tout de même, c'est en définitive le consommateur français qui en supporte les détestables conséquences en payant des prix de vente élevés et qui pourraient être réduits si les usines travaillaient avec moins de frais.

Mais au point de vue extérieur, le péril est immense. La lutte est ouverte et âpre. Il faut résister à la concurrence étrangère et il est nécessaire de produire aussi bon et meilleur marché qu'elle. La moindre infériorité se traduit pour l'industrie française par une perte de débouchés, une diminution dans le commerce d'exportation.

Nous avons déjà dit que l'industrie du port devrait être, avant tout, une industrie d'exportation. Elle seule

auront apportées et inversement opérer d'une manière aussi simple et bon marché le chargement des cargos en produits fabriqués.

« Cette conception de desserte par chalands des usines de l'étang « de Berre ne s'oppose d'ailleurs ni à la réception directe des cargos « aux appontements ou dans les darses que voudraient construire les « Sociétés industrielles, ni à l'aménagement de bassins de transborde- « ment avec quais verticaux et outillage approprié. Son but essentiel « est de fixer les idées sur la possibilité d'une utilisation rationnelle « et pour ainsi dire immédiate de l'étang de Berre ».

Bezault. *Notice sur l'extension de Marseille, op. cit.*

peut atteindre aisément l'étranger par le moyen de la navigation. Dans ce cas la préoccupation principale se réduit pour elle à une économie dans le prix des transports de toute nature : Transport de la matière première au quai de débarquement, et du quai à l'usine ; transport des produits fabriqués au quai d'embarquement et du quai aux lieux de consommation.

On aperçoit ici la solidarité particulièrement étroite qui, dans un port maritime, doit lier l'industrie et l'armement. Des personnalités autorisées nous ont affirmé que cette solidarité était trop souvent méconnue par les principaux intéressés. L'esprit particulariste que d'aucuns considèrent comme étant d'essence bien française est fortement représenté à Marseille. Mais nous sommes arrivés à une époque où, dans les affaires, la force ne peut provenir que de l'union. Nous savons que des hommes clairvoyants essayent de faire pénétrer dans l'esprit public cette nécessité de l'Association. Dans une conférence remarquable (1) sur la situation économique et ses conséquences pour l'industrie et le commerce, prononcée le 11 octobre 1921 à la Chambre de Commerce, le Président de cette Compagnie a insisté pour que : « On dépouille le vieil esprit particulariste « et on accepte la notion de la discipline et de la « coordination dans l'organisation de nos industries ».

« Chercher dans les méthodes de concentration écono-« mique le moyen d'abaisser vos prix de revient est « plus et mieux que sauvegarder vos intérêts. C'est « accomplir un devoir ».

(1) *Exposé sommaire de la situation économique et de ses conséquences pour l'Industrie et le Commerce*, présenté par M. Hubert Giraud, président de la Chambre de Commerce de Marseille et député des Bouches-du-Rhône. Brochure, Marseille, 1921.

Devoir social, lié au problème de la cherté de la vie, devoir national par ses conséquences sur le développement économique de la France et enfin devoir à l'égard de la cité elle-même, dont la prospérité dépend de la modération dans le prix de ses produits.

Mais ces paroles éloquentes et ces conseils féconds s'adressaient aux industriels marseillais. Il conviendrait qu'ils fussent également entendus et suivis par les armateurs de notre ville. L'union est souhaitable, non seulement au sein d'une industrie donnée ou entre des industries connexes, mais elle devrait se faire d'une façon beaucoup plus large en englobant dans les liens d'une solidarité puissante l'industriel qui exporté ses produits et l'armateur qui les transporte parce que cette solidarité existe dans la nature des choses et que c'est un non sens économique de ne pas s'engager résolument dans une voie au bout de laquelle est la prospérité pour tout le monde.

La concentration verticale que nous souhaitons est-elle possible à Marseille ? Nous le croyons et nous pensons que dans l'intérêt général, il serait désirable que des initiatives soient prises dans ce sens. La tâche serait facilitée si auparavant, dans les principales branches de l'activité marseillaise : minoteries et semouleries, huileries et savonneries, produits chimiques, produits céramiques, on avait réalisé une concentration horizontale en vue de « travailler en commun et de cesser les luttes stériles et néfastes entre gens de la même profession ».

Ajoutons à cela la coopération étroite de l'armement et nous sommes persuadé que l'essor de l'industrie marseillaise ne connaîtra plus de limite. Tous, industriels, armateurs et simples consommateurs, trouveront profit dans cette attitude nouvelle, imposée par les événements économiques de notre époque.

⁂

Nous avons exposé l'ensemble des projets d'extension du port de Marseille. Nous croyons utile de parler rapidement de quelques critiques qu'ils ont soulevé. Ces projets auraient dû rencontrer une approbation unanime en raison de l'essor considérable dont ils vont faire profiter le premier port français de la Méditerranée qui, de ce fait, va reprendre une place plus importante parmi les grands ports du continent européen.

Il n'en a pas été ainsi et certains (1) se sont élevés violemment contre la réalisation de ces projets sous le prétexte qu'ils sont de nature à provoquer la ruine de la ville de Marseille, alors que d'après eux il eût été facile de trouver sur le territoire de la commune des terrains assez vastes et bien placés pour y élever les usines que réclame l'activité industrielle de notre cité.

A les en croire les inconvénients de l'extension Port de Bouc et Caronte sont nombreux.

On affirme que malgré tous les travaux envisagés Port de Bouc n'a devant lui aucun avenir et qu'il ne peut être qu'un lieu de passage des navires se rendant à Caronte et à Berre.

L'établissement de Caronte ne pourra devenir un port industriel, mais simplement un port de transit. Sa conception est entâchée d'une erreur fondamentale qui provient de ce que les auteurs ont voulu faire à la fois un port et un lieu de passage. Les deux destinations ne sont pas possibles et les ingénieurs, auteurs des projets, se sont trompés.

(1) Louis Sosten, capitaine au long cours, conseiller municipal de Marseille. *La ruine de Marseille par Caronte et Berre.* Brochure, 1921.

Quand à l'étang de Berre il est en voie de comblement et dans 68 ans, les profondeurs de 9 à 10 mètres qui s'étendent sur 4.000 hectares n'existeront plus.

Les vieilles industries marseillaises qui ont fait la force et la richesse de notre Cité, vont disparaître. Une importante huilerie a déjà fait construire à Caronte de vastes usines et se prépare à quitter Marseille. La Compagnie P.-L.-M. ne recevra plus ses charbons dans notre port. Toutes les entreprises qui gravitent autour de nos industries vont être atteintes. La Ville, à la suite de l'exode des industries locales, perdra au bénéfice de la Commune de Martigues des sommes considérables actuellement perçues par l'octroi. Le trafic du port de Marseille diminuera. La valeur des immeubles et des terrains baissera et il va se créer à Caronte une ville très importante dont l'élément principal sera fourni par nos concitoyens, commerçants, employés et ouvriers. La population de Marseille tombera à 300.000 habitants. Et toutes ces conséquences désastreuses pour la ville sont d'autant plus regrettables qu'on aurait pu édifier à Marseille même du côté de la Pointe-Rouge et des Goudes ou à l'ouest du bassin de la Lave après l'Estaque, une cinquantaine d'usines, c'est-à-dire plus que n'en peut recevoir Berre aménagé.

Le pessimisme de M. Sosten ne saurait être partagé par tout le monde. La population marseillaise ne diminuera certainement pas, au contraire son augmentation n'est pas près de s'arrêter. Les industries solidement installées à Marseille n'iront pas, du jour au lendemain, émigrer à Caronte. Seules partiront celles qui, luttant difficilement contre la concurrence étrangère, espèreront trouver à Caronte des conditions de fonctionnement

moins coûteuses ou celles encore qui, désirant s'étendre, ne pourront se procurer à Marseille même les terrains nécessaires.

Nous ne nous attarderons pas à réfuter ces allégations laissant ce soin à d'autres plus compétents que nous. Tous les ingénieurs autorisés n'ont tenu aucun compte des difficultés signalées par M. Sosten. Il nous suffira pour nous ranger à leurs côtés, de constater qu'ils ont été d'accord pour déclarer que les travaux dont il s'agit sont utiles, nécessaires et commandés par le souci de l'intérêt général.

Même du point de vue le plus étroit, du point de vue municipal, Marseille, à notre avis, ne souffrira pas d'un déplacement de l'activité industrielle vers Caronte et Berre.

Les recettes de l'octroi vont diminuer dit-on ?

Si, imitant l'exemple d'autres villes importantes, Marseille supprimait cette forme archaïque de percevoir des taxes à l'entrée des marchandises, y aurait-il un Conseiller municipal à l'esprit assez peu familiarisé avec les questions financières pour soutenir que Marseille serait ruinée ? Chacun sait qu'en remplacement de l'octroi supprimé les municipalités sont autorisées à percevoir des taxes appelées justement : « taxes de remplacement ».

Croit-on qu'il sera difficile, en présence de la diminution des recettes d'octroi, d'imaginer des taxes qui frapperont les entreprises industrielles dont la direction restera malgré tout à Marseille auprès de la Chambre de Commerce, des organismes financiers et de toutes les administrations sur lesquelles elles sont obligées de s'appuyer.

Il faut être logique. Ou le projet Berre-Caronte ne correspond à aucune nécessité et est conçu dans des conditions telles qu'il est voué à un échec certain et alors il est inutile de s'alarmer et de crier à la ruine de Marseille ; ou au contraire, il est de nature à donner naissance à un port prospère et dans cette hypothèse comme ce port sera englobé dans le domaine portuaire de Marseille et que la ville elle-même n'en subira aucun préjudice, il n'y a qu'à se féliciter de son exécution.

La critique de l'opinion de M. Sosten a été faite de façon magistrale et définitive par un rédacteur du Bulletin Economique et Financier du *Sémaphore,* dans deux articles du 26 février 1922 et 1er avril suivant. Nous reproduisons en entier la conclusion de ce dernier :

« Enfin si l'on veut élever le débat, ne sait-on pas « qu'un des points faibles du port de Marseille a été « jusqu'ici son isolement dans une contrée trop dépour- « vue de canaux et d'usines. L'énorme masse de notre « ville est enveloppée d'un véritable désert industriel « que traversent les rubans d'acier du seul réseau « P.-L.-M. Il est permis de le regretter et surtout d'y « remédier, car la puissance d'un port se trouve singu- « lièrement renforcée quand toute la région environ- « nante bourdonne d'une activité de ruches laborieuses. « Entre le Centre et les agglomérations voisines s'éta- « blissent un échange ininterrompu de produits et de « services et ce courant n'a cure des barrières de l'octroi « ni des limites de la circonscription électorale. Pour- « quoi créer des rivalités de communes, de mesquines « querelles de clochers, entre ces diverses fractions d'un « même groupe économique concourant toutes d'un « égal effort pour la prospérité de la grande et de la

« petite Patrie ? Prétendre enfermer dans un cadre « rigide le labeur accouplé des machines et des hommes, « assigner aux artisans et aux métiers des postes « immuables, leur interdire de se déplacer suivant leurs « convenances, c'est retomber dans les vieilles erreurs « auxquelles nous devons, dans un autre ordre d'idées, « les extravagances du pacte colonial et du protectio- « nisme. C'est par dessus tout entraver inconsciemment « la libre croissance de l'organisme même qu'on entend « protéger. La Ville de Marseille n'a rien à perdre à « l'extension du groupe économique marseillais, car de « tous les points de cette zone agrandie reflueront vers « elle des bras, des cerveaux, des produits, de l'argent.

« Caronte ne nuira pas plus à Marseille que Sampier- « darena ne nuit à Gênes, Susak à Fiume, Altona à « Hambourg, Duisbourg à Ruhrort ou Ludwigshafen à « Mannheim. Londres a des docks situés à plus de « 40 kilomètres de la capitale anglaise. Ce qui fait la « force d'Anvers, de Rotterdam et des ports allemands, « c'est qu'en amont et en aval d'eux, sur le Rhin, l'Elbe, « la Meuse ou l'Escaut, comme sur les nombreux « canaux qui relient les fleuves et les rivières du Nord, « on voit villages, bourgs et cités, prendre à l'envie leur « part de la tâche commune, sinon communale. Laissons « donc notre grande Marseille essaimer à sa guise, selon « les convenances de ses industriels, de ses commer- « çants, sur les bords des étangs. La ruche mère n'en « sera pas moins puissante ni prospère ».

Sans vouloir en rien porter atteinte à l'esprit d'impartialité avec lequel M. Sosten a étudié la question de Berre-Caronte, qu'il nous soit permis cependant de relever cet argument que nous trouvons sous la plume

de cet auteur dans une deuxième brochure intitulée : « Critiques et commentaires du rapport : La ruine de Marseille par Caronte et Berre. Marseille 1922 ».

« De plus, les habitants qui quitteront Marseille pour « Caronte et Berre seront des ouvriers et des petits « employés, car les Administrations conserveront tou- « jours leurs sièges dans notre ville. Ne voit-on pas, « dans ce fait, un changement radical dans l'orientation « politique et sociale de notre cité ».

Nous pensons que pour un homme politique, la sagesse commande de ne pas examiner les questions économiques sous l'angle étroit des préoccupations électorales.

CONCLUSION

Nous avons essayé de montrer que la fonction industrielle agissait puissamment dans le sens du développement des importations et des exportations du port.

Les usines locales ont contribué d'une façon primordiale aux progrès accomplis par Marseille au cours de ces dernières années. Nous avons vu ce que les principales d'entr'elles demandaient au port de ce qu'elles lui fournissaient.

Marseille est devenu un port à fonction industrielle prépondérante. Depuis l'invention de la vapeur et son application à l'industrie et à la navigation ainsi que depuis l'établissement des chemins de fer une véritable révolution s'est produite. L'industrie marseillaise s'est immédiatement adaptée aux conditions nouvelles. Elle s'est outillée ; elle s'est transformée et en se développant elle a pu fournir du trafic aux nouveaux moyens de transport.

Dès que les travaux d'extension du port de Marseille seront enfin réalisés, les industriels marseillais à l'esprit d'initiative desquels Marseille doit sa prospérité, sauront tirer parti des terrains de l'étang de Berre et des facilités d'accès qu'ils offrent à la matière première apportée par les navires. Leurs efforts donneront à l'industrie toute l'importance quelle peut normalement atteindre et les produits marseillais déjà connus et appréciés dans le monde entier s'exporteront par quantités bien supérieures à celles d'aujourd'hui.

Si l'industrie est encore jeune à Marseille, elle est pourtant déjà florissante. Notre ville s'est transformée en une importante place industrielle. Elle a d'énormes

besoins en matières premières. Nos colonies lui en fournissent de grosses quantités qui ne feront que s'accroître au fur et à mesure de leur mise en valeur.

Le développement à outrance de la fonction industrielle est la tâche qui s'impose à l'heure actuelle.

Les commerçants et les armateurs doivent se rendre compte que leurs bénéfices proviennent pour la plus grande partie de la fructueuse activité des industries locales.

Les travaux d'installations et d'amélioration du port ne doivent pas seulement profiter aux armateurs étrangers. Il est à désirer que l'armement national et marseillais suive l'accroissement du trafic du port. Qu'il transforme son matériel de navigation et qu'il augmente le tonnage de ses navires. Il trouvera du fret dans notre port si Marseille reste un entrepôt de distribution pour la Méditerranée et nos Colonies, grâce à la fréquence et à la régularité des départs assurés par les Compagnies de Navigation ; si elle devient un lieu de ravitaillement pour le marché national par le Rhône rendu navigable et si, enfin, elle accroît ses débouchés d'exportation par l'activité de ses industries.

Que l'armement n'hésite plus à créer des lignes dans de nouvelles directions. L'abondance du fret entraîne la diminution des prix et celle-ci à son tour agit dans le sens d'une augmentation des quantités de marchandises à transporter.

Riche de tous les capitaux nécessaires, pourvue d'une main-d'œuvre abondante, dotée d'une force motrice suffisante, l'industrie marseillaise va bientôt bénéficier de grandes facilités de communication avec un arrière-pays vaste et productif et de terrains favorables à l'établissement des nombreuses usines que réclame l'accroissement de son activité.

L'esprit d'entreprise des Marseillais les pousse à aller au devant du progrès. Par son port, par ses navires, par ses usines, Marseille doit se tenir prête pour le développement de sa fonction industrielle. Après avoir produit, son expérience séculaire des affaires lui permettra de vendre. Elle atteindra le marché intérieur par la Vallée du Rhône et les marchés d'exportation par sa flotte, ses marins et ses commerçants.

On peut dire que Marseille est à un tournant de son histoire. Au cours du dernier siècle, elle n'a pas marché dans la voie du progrès du même pas que les grands ports du Nord de l'Europe. Elle est disposée à rattraper le temps perdu. Elle est restée trop longtemps une cité exclusivement commerçante. Elle a enfin compris qu'elle devait devenir surtout une place industrielle.

Son industrie agissant à la fois sur son commerce intérieur et sur son commerce extérieur va faire de Marseille une des villes les plus prospères de l'Europe et lui permettra de reprendre une des premières places parmi les ports européens.

Pour atteindre ce merveilleux résultat nous souhaitons dans l'intérêt de Marseille et de la France que l'on accorde paix et liberté aux hommes de bonne volonté.

Vu et permis d'imprimer :
Aix, le 28 avril 1924.

Le Recteur,
PADÉ.

Aix, le 28 avril 1924.

Vu : *Le Président de la thèse,*
F. SAUVAIRE-JOURDAN.

Vu : *Le Doyen,*
F. MOREAU.

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES

Amé. — *Etude sur les tarifs de douanes et sur les traités de Commerce.* 2 vol. Paris, Imprimerie Nationale, 1876.

Artaud (Adrien). — *Enquête industrielle faite à l'occasion de l'Exposition Coloniale de 1906.* — Rapport présenté dans la séance du 3 juillet 1906 à la Chambre de Commerce de Marseille. Brochure. Marseille, Barlatier, 1906.

Bergasse (Louis). — *Notice historique sur la Chambre de Commerce de Marseille, 1599-1912.* Marseille, Barlatier, 1913.

Bernier (député de l'Ain). — *Rapport fait au nom de la Commission des douanes et des conventions commerciales chargée d'examiner le projet de loi portant suppression du coefficient de majoration des droits de douane sur les blés.* — Chambre des députés, rapport n° 7.331, douzième législature, session de 1924.

Bezault. — *Extension du port de Marseille dans la région Port-de-Bouc, Martigues, Etang de Berre.* Notice de la Chambre de Commerce. Marseille, 1921.

Bouches-du-Rhone (les). — *Encyclopédie départementale* publiée sous la direction de M. Paul Masson, professeur à la Faculté des Lettres de l'Université d'Aix-Marseille. Tome ix : *Le Mouvement économique, Le Commerce.*

Bourdillon. — *Marseille et la renaissance industrielle.* Brochure de la Société pour la Défense du Commerce et de l'Industrie. Marseille, Barlatier, 1918.

Brenier (Henri). — *Le Commerce et l'Industrie de Marseille pendant les deux premières années de la guerre.* Marseille, Barlatier, 1916.

Brenier (Henri). — *Rapport sur le projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises.* Brochure de la Chambre de Commerce. Marseille, Barlatier, 1923.

Brenier (Henri). — *Le Régionalisme économique provençal.* Note parue dans une brochure de la Chambre de Commerce, intitulée *l'Union économique provençale.* Marseille, Barlatier, 1917.

Brenier (Henri). — *Note sommaire sur les éléments positifs de la solidarité économique provençale et bas-rodhanienne et l'œuvre régionale des Chambres de Commerce de la XI^e Région.* Brochure. Marseille, Barlatier, 1920.

Camau (Emile). — *Marseille au XX^e siècle.* Marseille, Barlatier, 1905.

Chabaud (Louis). — *Marseille et ses industries. La Savonnerie.* Marseille, 1880.

Chambre de Commerce. — *Extension du régime des entrepôts et de l'admission temporaire.* Brochure. Marseille, 1911.

Chambre de Commerce. — *Les zones franches et l'exportation française.* — Documents et arguments réunis par la Chambre de Commerce. Paris, Félix Alcan, 1916.

Chambre de Commerce. — *Marseille, le Port, la Ville, la Région.* Répertoire-memento de chiffres et de faits. Marseille, Barlatier, 1922.

Chambre de Commerce. — *Union économique provençale.* Réunions des 6 et 7 mars 1919. Brochure. Marseille, Barlatier, 1919.

Faculté de Droit d'Aix. — *La Houille blanche en Provence et sur le littoral.* — Essai d'enquête économique par la Salle de travail d'économie politique dirigée par M. Barthélemy Raynaud, professeur à la Faculté de Droit. — Marseille, Barlatier, 1919.

Faculté de Droit d'Aix. — *Le Commerce des blés et des farines à Marseille et dans la région.* Essai d'enquête économique par la Salle de travail d'économie politique dirigée par M. Barthélemy Raynaud, professeur à la Faculté de Droit. Marseille, Barlatier, 1912.

Giraud (Hubert). — *Exposé des travaux de la Chambre de 1920 à 1923.* Brochure de la Chambre de Commerce. Marseille, Barlatier, 1924.

Giraud (Hubert). — *Exposé sommaire de la situation économique et de ses conséquences pour l'industrie et le commerce.* Brochure, Marseille, 1921.

L'Illustration économique et financière. — *Marseille, le Port.* Numéro spécial, avril 1922.

Journal de la Marine marchande. — *Annuaire Maritime, industriel et commercial de Marseille et de sa région pour 1923.* Numéro spécial du 26 avril 1923.

JULLIANY (Jules). — *Essai sur le Commerce de Marseille.* 3 vol. Marseille, J. Barile, 1842.

LÉOTARD (Henri). — *Le Port de Marseille.* Paris, Dunod, 1922.

LOISY (André). — *Le Rôle économique du port de Bordeaux.* Thèse. Bordeaux, 1922.

LOISY (André). — *Le Port de Marseille. Son rôle économique.* Etude parue dans le Journal *Radio-Midi, Marseille,* numéros des 21 octobre, 28 octobre, 4 et 11 novembre 1922.

MASSON (Paul). — *Marseille et la colonisation française.* Paris, Hachette, 1911.

ROCCA (Jean-Baptiste). — *L'huilerie marseillaise.* Conférence publiée dans le *Bulletin Economique et Financier du Sémaphore. Marseille.* Numéros des 9 et 16 avril 1922.

ROUSIERS (Paul de). — *Les grands ports de France. Leur rôle économique.* Paris, Armand Colin, 1909.

SEMAINE NATIONALE DU BLÉ. — *Le Blé. Production. Industries de transformation. Commerce.* Compte rendu des travaux. Paris, janvier 1923.

SOSTEN (Louis). — *La ruine de Marseille par Caronte et Berre.* Brochure. Imprimerie municipale, 1921.

STORIONE (Michel). — *L'industrie de la Minoterie.* Conférence publiée par le journal *Thémis.* Marseille, numéros des 1er et 8 novembre 1919.

II.— PUBLICATIONS PERIODIQUES

Bulletin Economique et Financier du « Sémaphore », Marseille.

Bulletin du Comité consultatif d'action économique de la XVe Région, publié dans le Bulletin de la Chambre de Commerce de Marseille « Correspondance et documents ». Numéros de mai 1916, février 1918, janvier et mars 1919.

Compte rendu annuel de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille, par la Chambre de Commerce.

Tableau général du Commerce et de la Navigation, publié annuellement par la Direction des Douanes.

Etats de Douane du Port de Marseille, par le Bureau des Douanes de Marseille.

Journal Commercial et Maritime de la Société pour la Défense du Commerce et de l'Industrie, Marseille.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION 1

EXAMEN DES SOURCES 4

CHAPITRE PREMIER. — Vue d'ensemble sur les fonctions : commerciale et régionale du port de Marseille 11

Section I. — La fonction commerciale, fonction historique de Marseille. Son évolution. Sa place dans le trafic du port. Principaux marchés de la place 11

Section II. — La fonction régionale. Les moyens de communication avec l'intérieur. Zone d'influence du port. Trafic dû à la fonction régionale 30

CHAPITRE II. — La fonction industrielle du port de Marseille, sa naissance, situation de Marseille au regard des facteurs de la production : capital, main-d'œuvre, force motrice. Répercussion de la fonction industrielle sur les augmentations de tonnage constatées au cours du XIX^e^ siècle. Influence de la fonction industrielle dans la recherche de nouveaux marchés extérieurs. Importance des colonies sur le développement de la fonction industrielle. Trafic actuel dû à la fonction industrielle 57

CHAPITRE III. — Les principales industries du port de Marseille. 97

Section I. — Les industries alimentaires :

§ 1^er^. — Minoteries, semouleries, fabriques de pâtes alimentaires 97

§ 2. — Raffineries de sucre 118

Section II. — Les industries chimiques : Savonneries, huileries, produits chimiques 124

Section III. — Les industries telluriques : Industries du ciment et des produits céramiques 147

CHAPITRE IV. — L'avenir de la fonction industrielle. Travaux d'amélioration du port. Travaux d'extension de Caronte. Nécessité de l'Association 159

CONCLUSION 181

BIBLIOGRAPHIE 185

Imprimerie du *Sémaphore*, BARLATIER-MARSEILLE

IMPRIMERIE DV SEMAPHORE
MARSEILLE

Imprimerie
du "Sémaphore"
Barlatier
17-19, rue Venture
Marseille